AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS

# RAPPORT ANNUEL
## Tarification en assurance automobile

2006

2008-00891/

AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS

# RAPPORT ANNUEL
## Tarification en assurance automobile

2006

Ce rapport a été produit par la Direction du contrôle du droit d'exercice de l'Autorité des marchés financiers.

Ce rapport est disponible sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers à l'adresse suivante : http://www.lautorite.qc.ca.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2007
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2007

ISBN : 978-2-550-49197-2 (imprimé)
ISBN : 978-2-550-49198-9 (en ligne)
ISSN : 1712-9389 (imprimé)
ISSN : 1712-9397 (en ligne)

Québec

Gouvernement du Québec
**La ministre des Finances**
**La ministre des Services gouvernementaux**
**La ministre responsable de l'Administration gouvernementale**
**La présidente du Conseil du trésor**

Québec, avril 2007

Monsieur Michel Bissonnet
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec (Québec)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le *Rapport sur la tarification en assurance automobile* au Québec pour l'année 2006. Ce rapport renferme une analyse des données statistiques et des manuels de tarification qui ont été transmis à l'Autorité des marchés financiers par les assureurs qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La ministre des Finances,

Monique Jérôme-Forget

**Québec**
12, rue Saint-Louis, 1er étage
Québec (Québec) G1R 5L3
**Téléphone : (418) 643-5270**
Télécopieur : (418) 646-1574
ministre@finances.gouv.qc.ca

**Montréal**
380, rue Saint-Antoine Ouest, 5e étage
Montréal (Québec) H2Y 3X7
**Téléphone : (514) 873-5363**
Télécopieur : (514) 873-4728

AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS

Québec, mars 2007

Ministre des Finances
Hôtel du Parlement
Québec (Québec)

Au ministre des Finances,

C'est avec plaisir que je vous soumets le vingt-neuvième *Rapport sur la tarification en assurance automobile* au Québec, produit conformément aux dispositions de l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25).

Ce document renferme les résultats de l'analyse effectuée à partir des renseignements fournis par les assureurs privés qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec, à propos de leur expérience en matière de sinistres, de leurs pratiques de tarification et de leurs tarifs en vigueur en 2006.

Ce rapport trace d'abord le profil du marché dans lequel les assureurs ont exercé leurs activités en 2006. Il traite ensuite de l'évolution des pratiques de tarification et des modifications que les assureurs ont apportées à leur manuel de tarification. Enfin, il présente les résultats de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec au cours de l'année 2006.

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 2006 montre qu'ils ont globalement affiché des bénéfices d'exploitation légèrement inférieurs à ceux de 2005, parce que la progression des primes acquises a été de moindre importance que celle du montant des sinistres. Par contre, les résultats présentés constituent tout de même la poursuite d'une tendance favorable observée depuis les six dernières années qui dépasse les rendements historiques généralement espérés par les assureurs.

Selon cette analyse, l'industrie de l'assurance automobile au Québec est en bonne santé et cette situation ne peut qu'être favorable pour les consommateurs. À cet égard, le mouvement à la baisse des tarifs constaté en 2006, pour une quatrième année consécutive, est un indicateur que le marché est efficace et que les consommateurs peuvent en profiter.

Place de la Cité, tour Cominar
2640, boulevard Laurier, 3e étage
Québec (Québec)
G1V 5C1
tél. : 418.525.0337
numéro sans frais : 877.525.0337
téléc. : 418.525.9512

800, square Victoria, 22e étage
C.P. 246, tour de la Bourse
Montréal (Québec)
H4Z 1G3
tél. : 514.395.0337
numéro sans frais : 877.525.0337
téléc. : 514.873.3090

www.lautorite.qc.ca

En outre, les bénéfices d'exploitation importants générés au cours des six dernières années, combinés à la croissance de la demande, devraient intensifier la concurrence à l'égard des tarifs au cours des prochaines années, et ce, pour l'ensemble des catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec.

Par ailleurs, l'examen du marché québécois de l'assurance automobile montre que celui-ci est concentré tout en demeurant concurrentiel, et que la concurrence varie d'un segment du marché à l'autre.

Enfin, le rapport indique que les assureurs établis au Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile et qu'il est possible, pour les assurés, de faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés par les différents assureurs.

Veuillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président-directeur général,

Jean St-Gelais

Jean St-Gelais

## Table des matières


Introduction 1

CHAPITRE 1 **Le marché de l'assurance automobile au Québec en 2006** 3

Les assureurs automobile et l'offre d'assurance 3

La concurrence dans le marché québécois de l'assurance automobile 10

La demande d'assurance automobile 14

CHAPITRE 2 **Les pratiques de tarification** 19

Les manuels de tarification 19

L'évolution des pratiques de tarification et des tarifs 25

CHAPITRE 3 **La rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2006** 31

Le contexte de l'analyse de rentabilité 31

L'évolution globale des résultats 32

L'évolution des sinistres 35

Le caractère adéquat de la tarification en 2006 48

**Conclusion** 52

**Liste des tableaux** 53

**Liste des graphiques** 55

ANNEXE A **Liste des assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec au 31 décembre 2006** 59

ANNEXE B **Glossaire** 63

ANNEXE C **Données utilisées pour les graphiques 4 à 14** 67

# Introduction

L'Autorité des marchés financiers (l'Autorité) doit, conformément à l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25), analyser les manuels de tarification et les données statistiques sur l'expérience des assureurs privés qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec et produire chaque année un rapport au ministre des Finances sur la tarification en assurance automobile.

En premier lieu, le rapport[1] trace le profil du marché dans lequel les assureurs privés ont exercé leurs activités au Québec en 2006, en décrivant l'offre et la demande d'assurance automobile.

Ensuite, il traite des consultations des manuels de tarification, des modifications que les assureurs leur ont apportées au cours de 2006, de même que de l'évolution des pratiques en matière de tarification.

Enfin, le rapport présente une analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2006. Cette analyse porte sur les résultats d'exploitation des assureurs ainsi que du caractère adéquat de la tarification.

1. Le présent rapport ainsi que d'autres renseignements concernant l'assurance automobile au Québec sont disponibles sur le site Web de l'Autorité à l'adresse suivante : www.lautorite.qc.ca.

## Chapitre 1

# LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2006

**Ce chapitre présente une analyse de l'offre et de la demande dans le secteur de l'assurance automobile au Québec en 2006 qui fait ressortir les principaux enjeux dans ce marché[2]. Il traite également de la concurrence dans le marché québécois de l'assurance automobile.**

### Les assureurs automobile et l'offre d'assurance

En 2006, 128 assureurs étaient autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec. La liste de ces assureurs figure à l'annexe A. Ce nombre ne comprend pas les assureurs dont le permis de souscrire de l'assurance automobile se limite aux activités de réassurance.

Aussi, comme l'indique le tableau 1, le nombre d'assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec en 2006 a peu changé par rapport à 2005. Par contre, malgré ce fait, il y a eu certains mouvements parmi les assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec. En effet, trois nouveaux assureurs se sont vu octroyer un permis avec la catégorie d'assurance automobile, tandis qu'un autre a demandé le retrait de la restriction sur son permis limitant ses activités uniquement aux opérations de réassurance. De plus, trois permis n'ont pas été reconduits puisqu'ils concernent des assureurs qui ont fusionné avec d'autres assureurs. Finalement, un assureur a demandé de poursuivre ses activités sous une charte canadienne alors qu'il détenait déjà une charte d'une autre province.

**TABLEAU 1**

**Nombre d'assureurs automobile au Québec**

| Année | AUTORISÉS À SOUSCRIRE | AYANT SOUSCRIT | |
|---|---|---|---|
| | | Nombre | Pourcentage |
| 1997 | 137 | 113 | 82 % |
| 1998 | 137 | 121 | 88 % |
| 1999 | 140 | 121 | 86 % |
| 2000 | 134 | 114 | 85 % |
| 2001 | 134 | 113 | 84 % |
| 2002 | 126 | 108 | 86 % |
| 2003 | 125 | 107 | 86 % |
| 2004 | 126 | 108 | 86 % |
| 2005 | 127 | 103 | 81 % |
| 2006[3] | 128 | 101 | 79 % |

2. Pour compléter l'information, le site Web de l'Autorité des marchés financiers (www.lautorite.qc.ca) présente une description de l'environnement juridique dans lequel les assureurs exercent leurs activités de même que du Fichier central des sinistres automobiles (FCSA) et de son utilisation par les assureurs.

3. Au moment de la production du présent rapport, les données complètes relatives à l'année 2006 provenant des états financiers des assureurs déposés auprès de l'Autorité n'étaient pas disponibles ; le nombre ainsi que le pourcentage d'assureurs ayant souscrit sont donc des estimations.

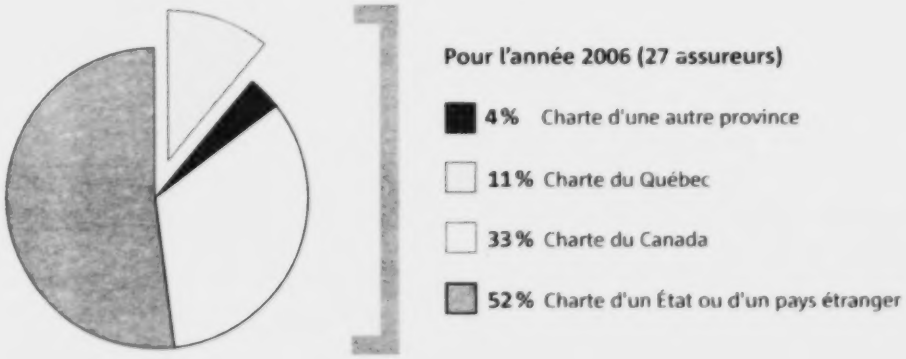
En 2006, selon les renseignements disponibles au moment de la production du présent rapport, 27 des 128 assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile ne se seraient pas prévalus de cette autorisation. Les assureurs qui n'ont pas souscrit ce type d'assurance en 2006, même s'ils possédaient un permis pour le faire, sont recensés à l'annexe A.

Par contre, mentionnons que certains assureurs n'ont obtenu leur permis en assurance automobile qu'au cours du dernier trimestre de l'année 2006 et qu'il est fort probable que ces derniers souscrivent de l'assurance automobile au Québec au cours de l'année 2007. Ainsi, le pourcentage des assureurs ayant souscrit de l'assurance automobile au Québec devrait augmenter au cours de la prochaine année.

Les assureurs qui ne souscrivent pas directement de l'assurance automobile, même s'ils possèdent un permis pour le faire, sont principalement des assureurs à charte étrangère ou canadienne tel que le montre le graphique 1. La majorité d'entre eux souscrivent très peu d'assurance de dommages, tant au Québec qu'au Canada. En effet, la somme des primes directes souscrites par ces assureurs représente 2,5 % du total des primes directement souscrites en 2005 en assurance de dommages pour le Québec. De plus, quelques-uns agissent presque uniquement à titre de réassureurs, alors que le permis qu'ils détiennent les autorise à souscrire également de l'assurance directe.

**GRAPHIQUE 1**

**Répartition par charte des assureurs n'ayant pas souscrit de l'assurance automobile au Québec même s'ils possédaient un permis pour le faire**[4]




Parmi ces assureurs qui ne souscrivent pas d'assurance automobile même s'ils possèdent un permis pour le faire, la plupart d'entre eux exercent leurs activités régulières principalement dans les autres régions du Canada, notamment en Ontario et en Alberta. Au Québec, ils souscrivent surtout de l'assurance des entreprises (biens, aviation, bris des machines, responsabilité, maritime et autres) et occasionnellement de l'assurance automobile.

4. Au moment de la production du présent rapport, les données complètes relatives à l'année 2006 provenant des états financiers des assureurs déposés auprès de l'Autorité n'étaient pas disponibles ; le nombre d'assureurs n'ayant pas souscrit de l'assurance automobile au Québec est donc une estimation.

Les assureurs qui ont quitté le marché au cours des dernières années l'ont fait pour diverses raisons telles que le retrait résultant d'une fusion avec un autre assureur, le retrait résultant d'une réorganisation à l'intérieur d'un groupe d'assureurs ou simplement le retrait du marché résultant de la décision de ne plus souscrire de l'assurance automobile au Québec.

Ces retraits du marché résultent majoritairement du suivi plus rigoureux effectué par l'Autorité depuis quelques années auprès des assureurs qui possèdent un permis pour souscrire de l'assurance automobile au Québec et qui ne se prévalent pas de cette autorisation. Par conséquent, certains assureurs choisissent de ne pas renouveler leur permis, alors que d'autres demandent de limiter leur permis de souscrire de l'assurance automobile aux activités de réassurance. Par ailleurs, le tableau 2 présente le nombre d'assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec et fait état de leur part de marché selon leur charte.

**TABLEAU 2**

**Ventilation du nombre et de la part de marché[5] des assureurs automobile au Québec selon leur charte**

| | QUÉBEC | | AUTRE PROVINCE | | CANADA | | ÉTAT OU PAYS ÉTRANGER | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Année | Nombre | Part de marché | Nombre | Part de marché | Nombre | Part de marché | Nombre | Part de marché |
| 1994 | 58 | 42 % | 8 | 2 % | 43 | 51 % | 33 | 5 % |
| 1995 | 58 | 44 % | 8 | 1 % | 43 | 49 % | 32 | 6 % |
| 1996 | 59 | 46 % | 7 | 1 % | 42 | 48 % | 32 | 5 % |
| 1997 | 59 | 46 % | 6 | 1 % | 43 | 48 % | 29 | 5 % |
| 1998 | 58 | 46 % | 6 | 2 % | 43 | 47 % | 30 | 5 % |
| 1999 | 59 | 46 % | 6 | 1 % | 45 | 46 % | 30 | 7 % |
| 2000 | 55 | 47 % | 5 | 1 % | 44 | 45 % | 30 | 7 % |
| 2001 | 54 | 49 % | 5 | 2 % | 43 | 44 % | 32 | 5 % |
| 2002 | 53 | 51 % | 4 | 2 % | 41 | 44 % | 28 | 3 % |
| 2003 | 53 | 54 % | 4 | 2 % | 42 | 41 % | 26 | 3 % |
| 2004 | 53 | 56 % | 4 | 2 % | 41 | 40 % | 28 | 2 % |
| 2005 | 53 | 58 % | 4 | 2 % | 42 | 37 % | 28 | 3 % |
| 2006[6] | 53 | — | 3 | — | 43 | — | 29 | — |

5. Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon les états financiers des assureurs déposés auprès de l'Autorité.
6. Au moment de la production du présent rapport, les données relatives aux parts de marché pour l'année 2006 n'étaient pas disponibles.

Ce tableau montre que la part de marché des assureurs à charte du Québec continue d'évoluer. En effet, les assureurs à charte du Québec, pris dans leur ensemble, recueillent 58 % du volume de primes souscrites en assurance automobile au Québec pour l'année 2005, ce qui représente une augmentation de 16 points de pourcentage depuis 1994, réduisant ainsi la part de marché des assureurs à charte du Canada de 14 points de pourcentage et celle des assureurs à charte d'un État ou pays étranger de 2 points de pourcentage.

De plus, en ajoutant à la part de marché des assureurs du Québec celle des assureurs à charte du Canada dont le siège est situé au Québec, la part de marché de cet ensemble s'élève à 64 % en 2005 comparativement à 62 % en 2004, ce qui démontre que les assureurs établis au Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile.

Par ailleurs, le tableau 3 permet d'observer l'évolution des parts de marché des assureurs selon le mode de distribution qu'ils utilisent pour vendre leurs produits d'assurance automobile au Québec.

Ces données indiquent que, pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile au Québec, la progression des assureurs directs se poursuit. En effet, au cours des sept dernières années, leur part de marché a augmenté de 12,5 points de pourcentage. La croissance marquée des assureurs, qui distribuent directement leurs produits d'assurance automobile au cours des dernières années, fait en sorte que, pour une première fois en 2005, ces derniers dominent le marché de l'assurance automobile au Québec avec une part de marché de 51,6 % comparativement à 48,4 % pour les assureurs distribuant leurs produits d'assurance automobile par l'intermédiaire de courtiers.

Aussi, en regardant plus attentivement la part de marché des assureurs selon le mode de distribution utilisé pour le marché de l'assurance des particuliers[7] et celui de l'assurance des entreprises[8], on observe, dans le tableau 3, une présence très marquée des assureurs distribuant leurs produits d'assurance automobile par l'intermédiaire de courtiers dans le secteur de l'assurance des entreprises. De plus, on remarque que les assureurs directs dominent maintenant le marché de l'assurance des particuliers, et ce, depuis 2002. En 2005, les parts de marché respectives pour les assureurs directs et les assureurs par courtiers sont de 58,5 % et 41,5 % pour l'assurance des particuliers, tandis que celles pour l'assurance des entreprises sont de 15 % et 85 %.

7. Par assurance des particuliers, on entend les catégories de risque suivantes : voitures de tourisme, motocyclettes, motoneiges et véhicules tout-terrain.
8. Par assurance des entreprises, on entend les catégories de risque suivantes : véhicules utilitaires, véhicules publics et autres risques.

**TABLEAU 3**

**Part de marché[9] des assureurs selon leur mode de distribution[10] pour le marché de l'assurance des particuliers, le marché de l'assurance des entreprises et pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile au Québec**

| | ASSURANCE DES PARTICULIERS | | ASSURANCE DES ENTREPRISES | | TOTAL DU MARCHÉ | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Année | Distribution directe | Distribution par courtiers | Distribution directe | Distribution par courtiers | Distribution directe | Distribution par courtiers |
| 1999 | 43,6 % | 56,4 % | 14,7 % | 85,3 % | 39,1 % | 60,9 % |
| 2000 | 45,4 % | 54,6 % | 16,2 % | 83,8 % | 40,7 % | 59,3 % |
| 2001 | 48,1 % | 51,9 % | 13,9 % | 86,1 % | 42,7 % | 57,3 % |
| 2002 | 50,8 % | 49,2 % | 14,2 % | 85,8 % | 44,7 % | 55,3 % |
| 2003 | 53,4 % | 46,6 % | 13,9 % | 86,1 % | 46,8 % | 53,2 % |
| 2004 | 55,8 % | 44,2 % | 14,0 % | 86,0 % | 48,7 % | 51,3 % |
| 2005 | 58,5 % | 41,5 % | 15,0 % | 85,0 % | 51,6 % | 48,4 % |

Enfin, bien que le nombre d'assureurs exerçant une activité au Québec demeure élevé, le marché reste dominé par un petit nombre d'entre eux. À ce sujet, le tableau 4 fait état de la part de marché détenue par les plus importants assureurs ou groupes d'assureurs qui font des affaires au Québec.

**TABLEAU 4**

**Part du marché[11] québécois des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs automobile**

| | NOMBRE D'ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Année | 1 | 3 | 5 | 10 | 15 |
| 1996 | 16 % | 42 % | 53 % | 73 % | 84 % |
| 1997 | 18 % | 44 % | 59 % | 77 % | 88 % |
| 1998 | 20 % | 45 % | 60 % | 78 % | 88 % |
| 1999 | 18 % | 44 % | 58 % | 77 % | 89 % |
| 2000 | 17 % | 44 % | 58 % | 77 % | 90 % |
| 2001 | 17 % | 44 % | 58 % | 78 % | 90 % |
| 2002 | 20 % | 47 % | 61 % | 80 % | 91 % |
| 2003 | 20 % | 47 % | 63 % | 83 % | 94 % |
| 2004 | 20 % | 47 % | 63 % | 83 % | 95 % |
| 2005[12] | 20 % | 47 % | 62 % | 83 % | 95 % |

9. Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2005-12-31, Version finale*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

10. La répartition entre assureurs directs et assureurs par courtiers est établie sur la base des déclarations des assureurs concernant le mode de distribution qu'ils utilisent pour la majorité de leurs activités d'assurance automobile au Québec.

11. Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon les états financiers des assureurs déposés auprès de l'Autorité.

12. Les regroupements présentés pour l'année 2005 tiennent compte des réorganisations d'entreprise de l'année 2006.

Les données de ce tableau montrent que les 15 assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants qui faisaient des affaires au Québec en 2005 ont recueilli 95 % du volume de primes souscrites en assurance automobile. L'augmentation de cette proportion au cours des dix dernières années est principalement attribuable à la formation de nouveaux groupes d'assureurs ainsi qu'à la fusion d'assureurs déjà importants. Par contre, on remarque qu'un certain plafonnement semble avoir été atteint depuis quatre ans pour le plus important assureur ou groupe d'assureurs de même que pour les trois premiers. De plus, la progression des 15 assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants est demeurée, en 2005, au même niveau que celle observée en 2004.

Ce tableau révèle une certaine concentration du marché québécois de l'assurance automobile qui est dominé par une quinzaine d'assureurs ou groupes d'assureurs. Par contre, en examinant plus attentivement la composition de ces groupes, on observe que ces 15 assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants sont en réalité composés de 78 assureurs, soit 61 % du nombre total d'assureurs qui étaient autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec en 2005 comparativement à 63 % pour l'année 2004. Ainsi, le plafonnement observé en 2005 peut être attribuable, en partie, au fait qu'il y a deux assureurs de moins qui composent les 15 groupes d'assureurs les plus importants par rapport à l'année 2004. Donc, malgré cette apparence de concentration du marché de l'assurance automobile, les consommateurs québécois disposent tout de même d'un vaste éventail d'assureurs qui sont en mesure de répondre adéquatement à ses besoins en matière d'assurance automobile. De plus, les assureurs ou groupes d'assureurs qui occupent les six premières positions sont les mêmes depuis plus de sept ans, ce qui reflète une certaine stabilité dans le secteur.

Aussi, on note que les assureurs détenant un permis pour souscrire de l'assurance automobile au Québec ne sont pas nécessairement présents dans toutes les catégories de risque. À cet effet, le tableau 5 présente un recensement du nombre d'assureurs présents dans chacune des catégories de risque liées à l'assurance automobile.

**TABLEAU 5**

**Nombre d'assureurs[13] ayant souscrit dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec**

| | CATÉGORIES DE RISQUE[14] | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Année | VT | MC | MN | TT | VU | VP | AR | Total[15] |
| 1999 | 88 | 85 | 82 | 78 | 81 | 39 | 93 | 121 |
| 2000 | 91 | 86 | 87 | 82 | 82 | 43 | 95 | 114 |
| 2001 | 91 | 84 | 86 | 80 | 82 | 46 | 93 | 113 |
| 2002 | 90 | 83 | 83 | 80 | 77 | 47 | 90 | 108 |
| 2003 | 87 | 81 | 81 | 76 | 72 | 50 | 87 | 107 |
| 2004 | 86 | 80 | 79 | 77 | 72 | 48 | 88 | 108 |
| 2005 | 82 | 76 | 77 | 73 | 70 | 45 | 84 | 103 |

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes
MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain
VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics
AR = Autres risques

De plus, parmi les 103 assureurs qui ont souscrit de l'assurance automobile au Québec en 2005, on retrouve 41 assureurs qui souscrivent dans toutes les catégories de risque comparativement à 33 assureurs en 1999. Compte tenu de la concurrence qui existe dans le marché québécois de l'assurance automobile, certains assureurs ont vu leur part de marché plafonner au cours des dernières années et ont pris la décision d'étendre leur souscription à l'ensemble des catégories de risque automobile afin de tenter d'augmenter leur part de marché et de maintenir leur croissance.

De surcroît, face à une demande accrue de leur clientèle, certains assureurs ont accentué leur présence dans le marché des véhicules divers. Par conséquent, le marché des véhicules divers n'est plus exploité majoritairement par les assureurs qui se spécialisaient principalement dans ce créneau.

Aussi, en 2006, une situation similaire à celle observée au cours des dernières années pour les véhicules divers semble se développer pour le marché des véhicules récréatifs, notamment pour les autocaravanes et les caravanes. En effet, ce secteur de l'assurance automobile a évolué durant l'année 2006, principalement dans le dernier trimestre de l'année. Ainsi, le plus grand nombre d'assureurs actifs dans toutes les catégories de risque favorise la concurrence pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile au Québec.

13. Les données liées au nombre d'assureurs souscrivant dans les différentes catégories de risque de l'assurance automobile sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2005-12-31, Version finale*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.
14. Les catégories de risque sont les mêmes que celles utilisées dans le *Plan statistique automobile* (PSA) et l'annexe B fournit une définition de ces catégories de risque.
15. Représente le nombre total d'assureurs ayant souscrit dans au moins une des catégories de risque au cours de l'année.

Finalement, l'offre d'assurance automobile au Québec demeure abondante même si le marché reste dominé par un nombre restreint d'assureurs ou groupes d'assureurs. En outre, l'offre d'assurance automobile au Québec, en plus d'être abondante, est très diversifiée et les consommateurs québécois peuvent y trouver les produits d'assurance qui seront en mesure de correspondre à ses besoins en matière d'assurance automobile.

**La concurrence dans le marché québécois de l'assurance automobile**

Compte tenu de la concentration du marché québécois de l'assurance automobile en termes d'assureurs ou groupes d'assureurs dominant le marché, il est important d'examiner ce marché sous d'autres angles afin d'établir si la concurrence demeure présente.

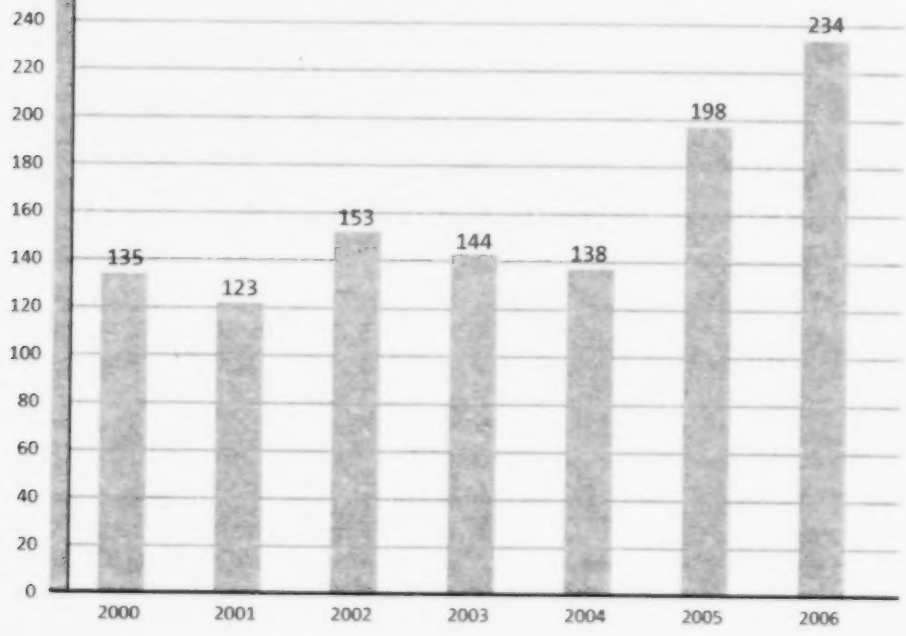
Premièrement, les assureurs ont continué d'afficher une présence médiatique soutenue par le truchement des journaux, de la télévision, de la radio et des revues spécialisées. Les efforts publicitaires déployés expriment un besoin des assureurs d'adapter leurs stratégies de marketing à un environnement concurrentiel.

De surcroît, les diverses offres de promotion et de produits accessoires à l'assurance automobile demeurent appréciables, et les assureurs continuent d'innover sur ce plan comme en publicité afin de devancer ou de se démarquer de la concurrence.

Par ailleurs, les nombreuses modifications apportées annuellement par les assureurs à leur manuel de tarification démontrent que chacun adapte ses pratiques et sa tarification afin de maintenir sa compétitivité. À cet effet, au cours de l'année 2006, l'Autorité a reçu 234 dépôts de modifications aux manuels de tarification provenant des assureurs automobile conformément à l'article 180 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25). Le graphique 2 présente l'évolution des dépôts auprès de l'Autorité des modifications aux manuels de tarification pour les sept dernières années.

**GRAPHIQUE 2**

**Évolution des dépôts auprès de l'Autorité des modifications aux manuels de tarification**




Ainsi, l'année 2006 a été beaucoup plus active en termes de modifications apportées aux manuels de tarification que les années précédentes. L'augmentation marquée, au cours des deux dernières années, du nombre de dépôts des modifications aux manuels peut être imputable, d'une part, à une correspondance expédiée en 2005, par l'Autorité, à tous les assureurs souscrivant en assurance automobile au Québec les informant des exigences légales liées à l'article 180 de même que des sanctions prévues à l'article 190 de la *Loi sur l'assurance automobile* en cas de défaut. D'autre part, le développement de nouveaux produits tels l'introduction d'une franchise à zéro dollar par exemple, et le développement plus intense survenu dans le secteur des véhicules divers et récréatifs a amené les assureurs à apporter plusieurs changements à leur tarification et à leurs règles de souscription.

Ainsi, l'augmentation marquée du nombre de dépôts des modifications aux manuels de tarification au cours des deux dernières années constitue une indication additionnelle que le marché de l'assurance automobile au Québec demeure concurrentiel et qu'il est en constante évolution.

En outre, il est généralement reconnu que des écarts de prix entre les assureurs, à un moment donné, sont également indicatifs d'une saine concurrence. À ce sujet, le tableau 6 démontre que de tels écarts entre assureurs sont présents dans le marché québécois, ce qui constitue une autre indication que ce marché demeure concurrentiel.

**TABLEAU 6**

**Comparaison des primes[16] d'assurance automobile offertes par différents assureurs[17] au Québec pour différents profils d'assuré**

| | ASSUREURS | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Profils d'assuré** | **A** | **B** | **C** | **D** | **Écart max / min (%)** |
| N° 1 | 543 $ | 714 $ | 800 $ | 735 $ | 47 % |
| N° 2 | 654 $ | 875 $ | 535 $ | 836 $ | 64 % |
| N° 3 | 395 $ | 406 $ | 673 $ | 608 $ | 70 % |
| N° 4 | 858 $ | 802 $ | 926 $ | 809 $ | 15 % |
| N° 5 | 397 $ | 704 $ | 711 $ | 607 $ | 79 % |

Ce tableau indique que la prime demandée à un même assuré peut varier d'au moins 79 % d'un assureur à l'autre. On observe également qu'un assureur peut être très concurrentiel pour un profil d'assuré donné, mais pas nécessairement pour un autre. Par exemple, l'assureur C est celui qui offre la prime la plus basse pour l'assuré n° 2, tout en étant beaucoup moins concurrentiel pour les autres profils d'assurés.

De plus, l'examen de la situation permet de constater que la concurrence s'exerce différemment selon les segments du marché. Les efforts des assureurs semblent en effet se concentrer sur certains créneaux particuliers. Par exemple, le tableau 6 révèle que l'assuré n° 4 se voit offrir un plus petit éventail de prix pour sa couverture d'assurance que les autres profils d'assurés.

Par conséquent, les clientèles prisées par une majorité d'assureurs ont plus de choix, tant à l'égard de la protection offerte que du choix même de l'assureur avec lequel traiter. Par contre, pour d'autres catégories d'assurés, certaines protections sont plus difficiles à obtenir et la prime d'assurance qui leur est demandée pourra leur paraître élevée.

Au surplus, différents indices laissent entrevoir que la concurrence prendrait de la vigueur dans d'autres secteurs que les voitures de tourisme, notamment dans celui des véhicules divers[18], des véhicules utilitaires et des véhicules récréatifs[19]. En effet, le nombre de consultations par l'industrie de même que le nombre de modifications apportées aux manuels de tarification pour les véhicules divers vont en augmentant depuis quatre ans. Depuis trois ans, on observait cette hausse uniquement pour les motocyclettes, mais, en 2005, cette augmentation des consultations et des modifications s'est également reflétée pour les motoneiges et les véhicules tout-terrain. Pour ce qui est des véhicules utilitaires et des véhicules récréatifs, cette augmentation des consultations et des modifications est observée pour une première fois en 2006, et ce, principalement lors du dernier trimestre de l'année pour les véhicules récréatifs.

16. Il s'agit de primes pour une couverture complète d'assurance automobile pour différentes voitures de tourisme et différents profils d'assurés.
17. Les assureurs désignés comme A, B, C et D sont les mêmes pour les cinq profils d'assurés présentés.
18. Par véhicules divers, on entend les catégories de risque suivantes : motocyclettes, motoneiges et véhicules tout-terrain.
19. Par véhicules récréatifs, on entend les véhicules de type autocaravane, caravane, semi-caravane et bloc-campeur.

À cet effet, on remarque qu'il y a 17, 14 et 11 assureurs qui ont apporté des changements à leurs tarifs au cours de l'année 2006 respectivement pour les catégories de risque des motocyclettes, motoneiges et véhicules tout-terrain. De plus, 20 assureurs ont réajusté leur tarification pour la catégorie des véhicules utilitaires.

Ainsi, on observe dans le marché des véhicules divers, qui était presque exclusivement réservé aux assureurs « spécialistes », que des assureurs qui avaient une présence plutôt marginale dans ce secteur sont maintenant plus actifs, et ce, depuis deux ans. La présence plus accrue de ces assureurs s'explique, en partie, par le phénomène des « baby-boomers » qui survient présentement au Québec. En effet, ce segment d'âge de la population dispose aujourd'hui de revenus appréciables et consacre plus de temps aux loisirs. Ainsi, ces assureurs qui jouaient un rôle mineur dans ce secteur de l'assurance automobile ont ajusté leurs pratiques afin d'être en mesure de suivre la tendance affichée par leur clientèle et de la conserver. En 2006, cette tendance s'est également manifestée dans le secteur des véhicules récréatifs.

Donc, la présence plus soutenue de ces assureurs ainsi que l'évolution favorable des résultats observés ces dernières années pour l'ensemble de ces secteurs de l'assurance automobile laisse présager, aux assureurs qui seront présents dans ces marchés, une source additionnelle de revenus et de bénéfices et va faire en sorte d'accentuer la concurrence dans ces secteurs au profit des consommateurs québécois.

Finalement, il est intéressant de constater que les forces du marché réagissent adéquatement aux changements de tarifs, ce qui constitue une autre indication que la concurrence s'exerce dans le marché québécois.

En effet, l'analyse de l'évolution de la part de marché de chaque assureur selon les changements apportés à ses tarifs confirme qu'un mouvement de tarifs qui ne va pas dans le sens de ce que prescrit le marché provoquera une certaine perte de clientèle.

À cet égard, le tableau 7 montre que les assureurs qui ont réduit leurs tarifs au moins une fois au cours des deux dernières années, sans toutefois les augmenter, ont légèrement accru leur part de marché de 0,6 point de pourcentage au cours de l'année 2006 par rapport à celle détenue en 2004. Par contre, on observe que les assureurs, qui n'ont pas réduit leurs tarifs au cours des années 2005 et 2006 et qui ont décidé de les maintenir au même niveau ou de les augmenter, ont vu leur part de marché fléchir de 5,5 points de pourcentage depuis 2004.

**TABLEAU 7**

**Impact sur la part de marché[20] des assureurs selon les changements apportés à leurs tarifs en 2005 et 2006 pour les voitures de tourisme**

| Assureurs qui, en 2005 et 2006, ont... | PART DE MARCHÉ 2004 | PART DE MARCHÉ 2006 |
|---|---|---|
| ... réduit leurs tarifs au moins une fois sans toutefois les augmenter | 89,0 % | 89,6 % |
| ... maintenu stables leurs tarifs | 2,1 % | 1,3 % |
| ... augmenté au moins une fois leurs tarifs | 8,8 % | 4,1 % |

Bref, les mouvements qui s'opèrent dans le marché ainsi que les différents indicateurs mentionnés révèlent que la concurrence demeure présente pour l'ensemble de l'assurance automobile au Québec.

### La demande d'assurance automobile

Après avoir analysé l'évolution de l'offre d'assurance automobile au Québec au cours des dernières années, on trace, dans la présente section, un portrait de l'évolution de la demande d'assurance automobile.

D'une part, la progression de la demande d'assurance est étroitement liée à l'évolution du nombre de véhicules assurés et à l'âge moyen du parc automobile. En effet, les consommateurs propriétaires d'un véhicule récent choisiront généralement une couverture d'assurance plus étendue que les propriétaires d'un véhicule plus vieux. Par exemple, bon nombre de consommateurs décideront de se procurer l'avenant « valeur à neuf » lorsque le véhicule est récent, alors qu'ils n'achèteront pas cette protection pour un véhicule plus vieux.

D'autre part, la demande d'assurance automobile est liée au nombre de personnes qui sont en âge de conduire un véhicule de même qu'au nombre de permis de conduire en vigueur au Québec. En effet, avec le vieillissement de la population observé au Québec ces dernières années, on remarque qu'il y a plus de gens âgés entre 16 et 80 ans qui, à un moment donné, sont susceptibles d'acheter des produits d'assurance automobile.

Le tableau 8 fait état du nombre de véhicules pour lesquels une assurance a été souscrite, ainsi que de l'âge moyen des véhicules en circulation au Québec.

Ce tableau montre que le marché québécois de l'assurance automobile a repris une certaine expansion depuis quelques années. D'une part, le nombre de véhicules a augmenté de façon significative au cours des cinq dernières années : 10 % pour les voitures de tourisme et 11 % pour l'ensemble des véhicules. D'autre part, au cours des années 2003, 2004 et 2005, on observe un rajeunissement du parc automobile qui s'est maintenu en 2006 pour les voitures de tourisme, tandis que l'âge moyen de tous

20. Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du nombre de voitures de tourisme souscrites selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2006-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité. Les assureurs considérés dans cette analyse représentent 95 % du nombre de voitures de tourisme souscrites en 2006.

les véhicules combinés a légèrement augmenté. La conjoncture économique favorable, les faibles taux d'intérêt ainsi que les rabais et programmes de financement avantageux offerts par les fabricants d'automobiles ont grandement influé sur le comportement des consommateurs.

**TABLEAU 8**

**Âge moyen des véhicules en circulation et nombre de véhicules souscrits en assurance automobile au Québec**[21]

| | VOITURES DE TOURISME | | TOUS VÉHICULES COMBINÉS | |
|---|---|---|---|---|
| Année | Âge moyen[22] | Nombre (en milliers) | Âge moyen | Nombre[23] (en milliers) |
| 1995 | 6,43 | 3 289 | 6,95 | — |
| 1996 | 6,69 | 3 326 | 7,18 | — |
| 1997 | 6,90 | 3 378 | 7,40 | — |
| 1998 | 6,98 | 3 482 | 7,48 | — |
| 1999 | 7,11 | 3 513 | 7,59 | 4 073 |
| 2000 | 7,20 | 3 614 | 7,68 | 4 177 |
| 2001 | 7,30 | 3 765 | 7,79 | 4 385 |
| 2002 | 7,30 | 3 862 | 7,80 | 4 538 |
| 2003 | 7,22 | 3 979 | 7,76 | 4 677 |
| 2004 | 7,17 | 4 075 | 7,73 | 4 822 |
| 2005 | 7,13 | 4 179 | 7,73 | 4 952 |
| 2006 | 7,13 | 4 250 | 7,74 | 5 036 |

Aussi, depuis quelques années, on observe une augmentation marquée de la demande d'assurance pour la catégorie de risque des motocyclettes, des véhicules tout-terrain et des véhicules utilitaires. En effet, le tableau 9 montre une forte progression du nombre de véhicules souscrits pour ces trois catégories de risque. La progression pour ces catégories de risque représente des augmentations respectives de 72 %, 89 % et 35 % au cours des huit dernières années, tandis qu'elle est de 21 % pour les voitures de tourisme au cours de la même période.

21. L'âge moyen des véhicules en circulation provient du *Bilan 2006 (2005, 2004, 2003, 2002 et 2001), Accidents, parc automobile, permis de conduire*, publié par la Société de l'assurance automobile du Québec. Le nombre de véhicules souscrits proviennent du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2006-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.
22. Comprend les automobiles et camions légers de promenade.
23. Ne comprend pas les véhicules couverts par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui font partie d'une flotte non tarifée par véhicule, ainsi que les véhicules de compétition ou de démonstration. Le nombre de véhicules total des années 1995 à 1998 n'est pas disponible sur une base comparable.

**TABLEAU 9**

**Nombre de véhicules[24] souscrits dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec**

| | CATÉGORIES DE RISQUE | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Année** | **VT** | **MC** | **MN** | **TT** | **VU** | **VP** |
| **1999** | 3 512 707 | 101 159 | 142 752 | 127 626 | 181 333 | 7 071 |
| **2000** | 3 614 306 | 106 543 | 113 171 | 145 645 | 189 772 | 7 333 |
| **2001** | 3 765 324 | 115 840 | 124 594 | 161 862 | 210 203 | 7 225 |
| **2002** | 3 862 440 | 127 821 | 130 450 | 182 108 | 221 537 | 13 239 |
| **2003** | 3 978 551 | 139 248 | 110 467 | 200 674 | 233 679 | 14 535 |
| **2004** | 4 074 958 | 154 182 | 124 743 | 215 176 | 244 258 | 8 255 |
| **2005** | 4 178 966 | 165 987 | 128 458 | 229 388 | 238 363 | 10 663 |
| **2006** | 4 250 336 | 173 625 | 118 525 | 241 542 | 244 461 | 7 843 |

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes
MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain
VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics

Dans le tableau 10, on observe que le pourcentage de la population du Québec représenté par les personnes qui sont âgées entre 16 et 80 ans augmente continuellement depuis 2001. Ce pourcentage est passé de 78,6 % en 2001 à 79,3 % en 2006. Ainsi, il y a plus des trois quarts de la population du Québec qui peuvent éventuellement faire une demande pour des produits d'assurance automobile au cours des prochaines années. Ce tableau montre également que le nombre de titulaires de permis de conduire pour l'ensemble du Québec a augmenté de 8 % au cours des sept dernières années, ce qui en fait un autre indicateur important de la hausse de la demande en assurance automobile.

24. Les données liées au nombre de véhicules souscrits dans les différentes catégories de risque de l'assurance automobile sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2006-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

**TABLEAU 10**

**Pourcentage de la population du Québec en âge de conduire un véhicule et nombre de titulaires de permis de conduire pour l'ensemble du Québec**

| Année | POURCENTAGE DE LA POPULATION DU QUÉBEC ÂGÉE ENTRE 16 ET 80 ANS[25] | NOMBRE DE TITULAIRES DE PERMIS DE CONDUIRE (EN MILLIERS)[26] |
|---|---|---|
| 2000 | — | 4 497 |
| 2001 | 78,6 % | 4 545 |
| 2002 | 78,8 % | 4 600 |
| 2003 | 78,9 % | 4 656 |
| 2004 | 79,0 % | 4 725 |
| 2005 | 79,2 % | 4 777 |
| 2006 | 79,3 % | 4 841 |

Un autre indicateur que la demande d'assurance automobile augmente depuis quelques années est le fait que les gens conduisent maintenant leur véhicule à un âge plus avancé. De nos jours, il n'est plus exceptionnel de voir une personne âgée de plus de 75 ans conduire sur les routes du Québec. En 2001, on dénombrait 11,8 % de l'ensemble des véhicules souscrits dans le groupe d'âge des 65 ans et plus. Aujourd'hui, en 2006, on en dénombre 12,5 %, soit une augmentation du nombre de véhicules souscrits dans ce groupe d'âge de 24,3 % en six ans. Puisque les gens vivent plus longtemps et sont en meilleure santé qu'il y a dix ans, ils demeurent donc en mesure de conserver leur permis de conduire sur une plus longue période, ce qui accroît la demande d'assurance automobile.

La combinaison de ces différents facteurs démographiques a contribué à la croissance de la demande d'assurance automobile au Québec au cours des dernières années. De plus, compte tenu du contexte socioéconomique qui demeure positif, cette progression pourrait se poursuivre, et chaque assureur tentera de saisir l'occasion d'attirer cette nouvelle clientèle.

Tel qu'il a été mentionné à la section précédente, les consommateurs sont en présence d'un marché de plus en plus concurrentiel et plus raffiné à l'égard de la sélection des risques.

Grâce à une multitude de rabais et de conditions, les assureurs cernent très clairement la clientèle qu'ils veulent attirer ou fidéliser en offrant des prix et des services connexes avantageux pour ces segments du marché.

25. Le pourcentage du nombre de gens âgés entre 16 et 80 ans provient du rapport sur les données démographiques publié par l'Institut de la statistique du Québec.

26. Le nombre de titulaires de permis de conduire provient du *Bilan 2006 (2005, 2004, 2003, 2002 et 2001), Accidents, parc automobile, permis de conduire*, publié par la Société de l'assurance automobile du Québec.

Dans ces circonstances, il est préférable pour les consommateurs de « magasiner » leur assureur et leur prime d'assurance automobile puisque, d'une part, les assureurs tentent de se distinguer en offrant divers produits accessoires et promotions et que, d'autre part, pour un même profil d'assuré, la prime demandée peut varier considérablement, comme le montre le tableau 6. Le fait de demander plusieurs soumissions avant de renouveler son assurance automobile peut faire économiser un montant substantiel à l'assuré, sans pour autant modifier le risque qu'il représente pour l'assureur.

Par ailleurs, comme on le verra au chapitre suivant, dans un contexte où les primes d'assurance demeurent stables ou sont à la baisse, les consommateurs peuvent être moins portés à « magasiner ». Toutefois, comme un assureur peut être très concurrentiel pour un profil d'assuré donné, mais pas nécessairement pour un autre, et que cette situation peut évoluer dans le temps, les assurés auraient avantage à poursuivre leurs recherches en comparant les offres des différents assureurs.

De plus, l'augmentation du nombre de consommateurs qui « magasinent » leurs primes d'assurance et qui demandent davantage d'information concernant les conditions applicables et les services offerts, contribue à maintenir une saine concurrence dans le secteur.

En résumé, les assureurs établis au Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile, qui est de plus en plus concurrentiel. La demande d'assurance continue de croître en raison de l'augmentation du nombre de véhicules, de la présence plus importante de véhicules récents et de l'augmentation du nombre de permis de conduire en vigueur. Enfin, on observe qu'il est possible pour les consommateurs de faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés par les différents assureurs. De plus, pour les assurés qui retiennent les services d'un courtier d'assurances, ils doivent voir à ce que ce dernier ait réellement effectué le « magasinage » pour eux.

## Chapitre 2

# LES PRATIQUES DE TARIFICATION

**Ce chapitre traite d'abord de la consultation par le public des manuels de tarification des assureurs et des modifications qui leur ont été apportées. Il présente ensuite une description de l'évolution des tarifs et des pratiques de souscription et de tarification.**

### Les manuels de tarification

Conformément à l'article 183 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25), l'Autorité doit permettre la consultation, par toute personne qui en fait la demande, des manuels de tarification déposés auprès d'elle en vertu de l'article 180 de cette Loi. Par conséquent, les manuels de tarification sont mis à la disposition du public et des assureurs. Le manuel de tarification est composé des documents d'un assureur où sont identifiées et définies ses règles de classification des risques ainsi que les primes applicables à chacun de ces risques. Ainsi, en introduisant ces mesures, le législateur voulait se doter de moyens pour s'assurer de l'adéquation de la tarification des assureurs privés en matière d'assurance automobile au Québec.

De fait, cette année, 41 journées de consultation ont été réservées par 18 organismes différents faisant tous partie de l'industrie de l'assurance de dommages, soit 16 compagnies d'assurance, un bureau de courtiers et une firme indépendante de consultation, afin d'effectuer la consultation des manuels de tarification. Parmi les 16 assureurs, 69 % provenaient d'un assureur à charte du Québec ou d'un assureur à charte du Canada ayant son siège au Québec, 25 % provenaient d'un assureur à charte du Canada et 6 % d'un assureur à charte d'une autre province.

Au cours de ces visites, 191 consultations ont été réalisées en ce qui a trait à 25 manuels d'assureurs différents. À cet égard, on note que lorsqu'un assureur réserve une journée de consultation auprès de l'Autorité, celui-ci envoie généralement plus d'un représentant afin de maximiser le nombre de consultations de manuels différents au moment de sa visite. De plus, il est également intéressant de souligner que plusieurs assureurs effectuent plus d'une consultation par année, certains peuvent venir consulter les manuels de tarification jusqu'à 7 ou 8 fois au cours d'une même année.

Ainsi, la consultation des manuels de tarification auprès de l'Autorité vise essentiellement à vérifier les nouvelles pratiques de classification et de tarification en vigueur dans le marché, ce qui a pour effet d'accentuer la concurrence. Le tableau 11 présente un recensement des sections des manuels de tarification qui ont été les plus consultées au cours de la dernière année en ce qui a trait aux voitures de tourisme.

**TABLEAU 11**

**Recensement des sections des manuels de tarification[27] les plus consultées au cours de l'année 2006 pour les voitures de tourisme**

| SECTIONS DES MANUELS DE TARIFICATION | NOMBRE DE CONSULTATIONS | POURCENTAGE[28] |
|---|---|---|
| Rabais / surcharge | 90 | 47 % |
| Taux de base | 82 | 43 % |
| Table de groupes des véhicules | 81 | 42 % |
| Classes des conducteurs | 78 | 41 % |
| Limites et franchises | 71 | 37 % |
| Dossiers de conduite | 60 | 31 % |
| Territoires / municipalités | 46 | 24 % |
| Avenants | 37 | 19 % |

Les vingt-cinq assureurs dont les manuels de tarification ont été consultés au cours de la dernière année représentent plus de 84 % du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec en 2005. Ainsi, les manuels de tarification les plus consultés lors de la dernière année sont généralement ceux des assureurs les plus importants, particulièrement ceux qui ont un mode de distribution direct (56 % des consultations en 2006).

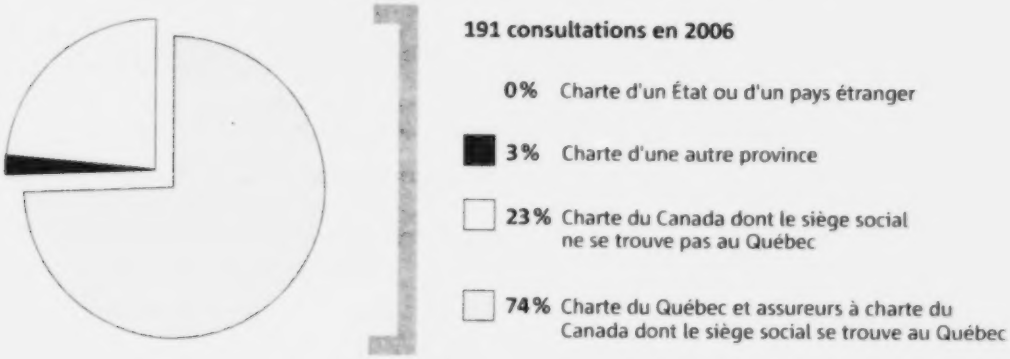
On remarque également que les manuels de tarification des assureurs les plus consultés durant l'année 2006 sont principalement des manuels d'assureurs à charte du Québec ou à charte du Canada dont le siège est situé au Québec, tandis que les manuels d'assureurs à charte d'un État ou d'un pays étranger n'ont pas été consultés cette année. Le graphique 3 illustre cette situation. De plus, ce fait est représentatif du marché québécois puisque les assureurs établis au Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile avec une part de marché qui s'élève à 64 % en 2005, comme il a été mentionné au chapitre 1.

27. On observe également que les sections relatives aux motocyclettes, motoneiges et véhicules tout-terrain ont été consultées 26, 27 et 20 fois respectivement au cours de l'année 2006, tandis que la section qui traite des véhicules utilitaires a été consultée à 22 reprises.

28. Le pourcentage est exprimé en fonction du nombre total de consultations effectuées durant l'année 2006, soit 191 consultations.

**GRAPHIQUE 3**

**Répartition par charte du nombre de consultations des manuels de tarification**




Par ailleurs, plusieurs assureurs ont apporté des modifications à leur manuel de tarification en 2006. Selon l'examen du contenu des manuels de tarification réalisé dans le cadre de l'analyse des pratiques de tarification et de classification des assureurs, les modifications sont fort variées et ont porté sur de nombreux aspects des critères de classification et de tarification.

Les assureurs ne sont pas tenus de modifier leur manuel de tarification à toutes les années. Ainsi, un assureur peut utiliser les mêmes règles de classification et la même tarification pendant plusieurs années. Par conséquent, certains éléments d'un manuel de tarification peuvent avoir été établis il y a plusieurs années par l'assureur et toujours être utilisés par celui-ci. Le fait que plusieurs assureurs apportent de nombreux changements à leur manuel de tarification depuis quelques années ne fait que confirmer la présence d'une saine concurrence dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

Ainsi, il y a 37 assureurs qui ont effectué des modifications à leurs critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme au cours de l'année. À cet effet, le tableau 12 présente un recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme en 2006.

**TABLEAU 12**

**Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme en 2006**

| CRITÈRES DE TARIFICATION | NOMBRE D'ASSUREURS AYANT MODIFIÉ CE CRITÈRE[29] |
|---|---|
| Marque / année / modèle du véhicule | 16 |
| Programmes divers de rabais | 16 |
| Pointage de stabilité financière « credit scoring » | 14 |
| Système de protection contre le vol | 12 |
| Localisation | 12 |
| Expérience d'infractions / condamnations | 11 |
| Kilométrage | 10 |

En faisant abstraction des modifications apportées à la table de groupes des véhicules qui doit être ajustée annuellement, notamment en raison de l'arrivée sur le marché de nouveaux modèles, le critère lié à l'octroi de divers rabais additionnels occupe le haut du classement pour une première année. En effet, les assureurs ont préféré innover avec l'introduction de nouveaux rabais attirants pour la clientèle plutôt que d'afficher une baisse moyenne des tarifs aussi marquée que celle observée au cours des deux dernières années. Parmi les nouveautés, mentionnons notamment le rabais accordé aux propriétaires de véhicules hybrides, le rabais accordé aux assurés qui utilisent des pneus d'hiver, le rabais de loyauté envers l'assureur et celui octroyé aux assurés qui font leur demande d'assurance automobile par le biais du site Web de l'assureur.

En ce qui concerne le critère lié à l'utilisation de la cote de crédit, souvent appelée le pointage de stabilité financière ou « credit scoring », il occupe également le haut du classement pour une première année. En effet, les assureurs ont effectué un virage marquant en 2006, et l'utilisation de ce critère est de plus en plus en vogue auprès des assureurs québécois. Selon certains assureurs, l'introduction de ce nouveau critère dans leur tarification permet une meilleure analyse du risque et, parmi la panoplie de variables utilisées pour calculer les primes, la cote de crédit serait l'un des meilleurs indices de sinistralité des clients, au point où plusieurs la considèrent maintenant comme un incontournable. L'industrie avance qu'une personne qui a une bonne discipline financière est plus susceptible de faire l'entretien préventif de son véhicule et d'être généralement plus prudente, ce qui diminue d'autant le risque découlant de son comportement. Ainsi, l'utilisation du pointage de stabilité financière peut avoir un impact important allant d'un rabais de 30 % jusqu'à une surcharge de 15 % sur la prime demandée à l'assuré. De plus, si l'assuré refuse de donner son consentement pour la consultation de son dossier de crédit, il n'aura pas droit aux rabais et, généralement, une surcharge sera automatiquement appliquée à sa prime.

29. Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

Quant aux rabais accordés à l'utilisation de systèmes de protection contre le vol, les assureurs continuent de leur accorder une grande importance puisque ce critère occupe le haut du classement depuis les trois dernières années. En effet, en raison du nombre important de vols de véhicules, les assureurs continuent d'ajuster les règles d'admissibilité, les différentes conditions et exigences, les franchises minimales imposées, de même que le niveau des tarifs offerts selon que le véhicule est équipé ou non d'un système antivol. Les assureurs modifient également leurs pratiques en fonction de l'évolution technologique de ces systèmes et de l'amélioration de leur performance.

De surcroît, les définitions touchant le kilométrage annuel ont également subi une multitude de modifications tant à l'égard des définitions elles-mêmes qu'aux rabais accordés. En effet, certains assureurs offrent maintenant un rabais additionnel si le kilométrage annuel de l'assuré est inférieur à 10 000 km.

Ainsi, les assureurs continuent de modifier leurs critères de classification et de tarification afin de fidéliser leur clientèle et de demeurer concurrentiels dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

De plus, au cours de l'année 2006, les assureurs ont continué le mouvement observé depuis trois ans et ont apporté plusieurs changements aux règles de classification et de tarification des motocyclettes, des motoneiges et des véhicules tout-terrain. En effet, durant la dernière année, 15 assureurs ont révisé au moins un critère de classification ou de tarification relatif aux motocyclettes et aux motoneiges, tandis que 11 assureurs ont apporté des modifications aux véhicules tout-terrain. Les principaux éléments révisés concernent, d'une part, les regroupements de véhicules en fonction de la marque, du modèle et de l'année, les définitions relatives aux limites et franchises applicables, et, d'autre part, les définitions d'accidents responsables de même que l'expérience liée aux infractions et condamnations routières prises en compte pour la classification et la tarification. Le tableau 13 présente un recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les motocyclettes, les motoneiges et les véhicules tout-terrain en 2006.

**TABLEAU 13**

**Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les motocyclettes, les motoneiges et les véhicules tout-terrain en 2006**

| CRITÈRES DE TARIFICATION | NOMBRE D'ASSUREURS AYANT MODIFIÉ CE CRITÈRE[30] |
|---|---|
| **Motocyclettes** | |
| ■ Marque / année / modèle du véhicule | 8 |
| ■ Expérience de conduite | 7 |
| ■ Accidents responsables | 6 |
| ■ Limites / franchises | 6 |
| ■ Expérience d'infractions / condamnations | 6 |
| **Motoneiges** | |
| ■ Limites / franchises | 6 |
| ■ Valeur du véhicule | 5 |
| ■ Localisation | 5 |
| ■ Marque / année / modèle du véhicule | 4 |
| ■ Puissance / type de moteur | 3 |
| **Véhicules tout-terrain** | |
| ■ Marque / année / modèle du véhicule | 5 |
| ■ Localisation | 4 |
| ■ Âge | 4 |
| ■ Accidents responsables | 4 |
| ■ Expérience d'infractions / condamnations | 3 |

De plus, au cours de l'année 2006, la catégorie des véhicules utilitaires a subi plusieurs changements en ce qui a trait aux critères de classification et de tarification. À cet effet, 14 assureurs ont révisé au moins un critère de classification ou de tarification relatif à cette catégorie. Le tableau 14 présente un recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les véhicules utilitaires pour l'année 2006.

30. Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

**TABLEAU 14**

**Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les véhicules utilitaires en 2006**

| CRITÈRES DE TARIFICATION | NOMBRE D'ASSUREURS AYANT MODIFIÉ CE CRITÈRE[31] |
|---|---|
| Marque / année / modèle du véhicule | 10 |
| Système de protection contre le vol | 9 |
| Localisation | 8 |
| Autres sinistres | 8 |
| Utilisation du véhicule | 6 |

### L'évolution des pratiques de tarification et des tarifs

L'analyse des modifications apportées aux manuels de tarification au cours de 2006 permet d'observer que, depuis trois ans, un certain plafond semble avoir été atteint en ce qui a trait au raffinement des critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs, principalement pour les voitures de tourisme. En effet, peu de nouveaux critères de classification et de tarification sont utilisés par les assureurs à part l'introduction progressive, au cours des dernières années, du critère lié à l'utilisation du pointage de stabilité financière.

Ainsi, certains assureurs qui ont développé une classification et une tarification plus pointues au fil des ans apportent de moins nombreuses modifications à leur manuel. Cependant, lorsque ces assureurs changent leur manuel de tarification, ils le font de manière plus raffinée et plus spécifique, en fonction de la clientèle ciblée.

De fait, pour calculer le montant d'une prime d'assurance automobile, chaque assureur possède sa propre méthode, qui tout en assurant sa rentabilité, saura attirer les consommateurs. Les assureurs utilisent généralement une vingtaine de critères dont l'utilisation peut différer selon les assureurs. Ainsi, par leur méthode, les assureurs veulent déterminer à quel consommateur ils ont affaire, quel véhicule ce dernier utilise et quel usage il en fait. Parmi les critères les plus courants, on note l'âge, le sexe, l'état civil, la profession, le type de véhicule, l'expérience de conduite, l'utilisation du véhicule (loisir ou travail), les réclamations antérieures, les infractions au Code de la route, les points d'inaptitude, la résiliation du permis de conduire et les cours de conduite.

Les assureurs s'intéressent donc à la différence de probabilité qu'il peut y avoir entre les différentes catégories au sein d'un même critère. Plus l'écart est élevé, plus l'effet du critère sur le montant de la prime demandée sera élevé. La pondération exacte accordée à chacun des critères est propre à chaque assureur, c'est principalement une question de concurrence dans le marché. Ainsi, plus un assureur réussira à estimer l'importance d'un critère, mieux il sera en mesure d'évaluer le risque qu'une personne représente, c'est-à-dire la probabilité que cette personne ait une demande d'indemnisation. Par conséquent, sa compétitivité sur le marché sera plus grande.

31. Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

Ainsi, depuis quelques années, les méthodes de calcul de la prime d'assurance automobile se complexifient et sont plus spécifiques en fonction des clientèles ciblées. Il y a 20 ans, les assureurs automobile tenaient compte du type de véhicule, du territoire et de l'âge du conducteur, mais pas du cours de conduite sur la neige qu'il aurait suivi, par exemple. De plus, il n'y a pas si longtemps, les assureurs ne considéraient généralement que trois catégories d'âge : les moins de 25 ans, les 25 à 40 ans et les plus de 40 ans. Aujourd'hui, ces catégories se multiplient et se raffinent de plus en plus.

Par conséquent, les consommateurs ne doivent pas être étonnés si un assureur leur demande certaines questions qui leur semblent inutiles, comme la couleur de leur véhicule par exemple. Tous les renseignements ainsi recueillis peuvent éventuellement aider les assureurs à prédire les risques que représente une personne, car ils sont constamment à la recherche de nouveaux éléments qui les aideront à mieux évaluer les risques. Ainsi, pour garantir leur rentabilité, les assureurs sont en mesure de choisir le genre de clients qu'ils désirent assurer puisqu'ils misent sur une connaissance très poussée de cette clientèle. Finalement, les consommateurs ont donc vraiment un avantage à « magasiner » leur prime d'assurance automobile afin d'en tirer le meilleur prix possible compte tenu du risque qu'ils représentent.

De surcroît, chaque assureur continue d'ajuster ses pratiques afin de maintenir sa compétitivité. On observe par ailleurs que les efforts des assureurs en matière de développement semblent porter sur l'amélioration du service à la clientèle et des produits accessoires plutôt qu'uniquement sur les prix de l'assurance automobile. Les assureurs tiennent de plus en plus compte de l'ensemble des produits qui peuvent être offerts à un consommateur et ciblent donc une clientèle en fonction de l'ensemble des services qu'elle recherche en plus de sa couverture d'assurance automobile.

De plus, comme il a été mentionné précédemment, les assureurs ont développé, au fil des ans, des critères de classification et de tarification très raffinés pour les voitures de tourisme. Ainsi, au cours de l'année 2006, on remarque une nouvelle tendance affichée par les assureurs voulant qu'ils utilisent maintenant ces mêmes critères dans les autres catégories de risques, notamment pour les véhicules utilitaires, les véhicules récréatifs et pour l'ensemble des véhicules divers. On observe également que certains assureurs ont assoupli leurs règles de souscription relatives aux autres catégories de risque. En effet, les adeptes de véhicules récréatifs et de véhicules divers peuvent maintenant assurer leur véhicule sans l'obligation d'assurer également leur voiture de tourisme auprès du même assureur.

En ce qui a trait aux tarifs, l'analyse des manuels indique que le mouvement à la hausse observé depuis l'an 2000, qui s'est finalement renversé en 2003, a continué sa progression au cours des années 2004 et 2005 avec des diminutions de tarifs. Par contre, l'année 2006 maintient tout de même la tendance affichée des baisses de tarifs, mais la baisse moyenne est de moindre envergure que celle des deux dernières années, comme l'illustre le tableau 15. Le nombre d'assureurs qui affichaient une hausse de tarifs est passé de 18 en 2002 à 3 en 2006, tandis que le nombre d'assureurs qui offraient une réduction des tarifs est passé de 2 à 28 au cours de la même période.

**TABLEAU 15**

**Nombre d'assureurs et variation moyenne[32] des tarifs selon les modifications apportées aux tarifs en assurance automobile au Québec pour les voitures de tourisme[33]**

| | MODIFICATION DES TARIFS | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | RÉDUCTION | | STABLE | | HAUSSE | | EFFET GLOBAL |
| Année | Nombre | Variation moyenne | Nombre | Variation moyenne | Nombre | Variation moyenne | Variation moyenne |
| 2001 | 6 | -0,6 % | 9 | — | 16 | 3,0 % | 1,5 % |
| 2002 | 2 | -2,2 % | 9 | — | 18 | 2,6 % | 0,9 % |
| 2003 | 18 | -2,8 % | 13 | — | 7 | 1,8 % | -1,8 % |
| 2004 | 21 | -3,8 % | 15 | — | 6 | 2,1 % | -3,2 % |
| 2005 | 29 | -4,3 % | 17 | — | 3 | 11,7 % | -3,9 % |
| 2006 | 28 | -3,4 % | 20 | — | 3 | 1,9 % | -2,8 % |

Donc, la variation moyenne des tarifs pour l'année 2006 représente une diminution des tarifs de 2,8 %, soit 1,1 point de pourcentage de moins que celle observée en 2005. Malgré cette diminution de la baisse moyenne des tarifs, il est faux de prétendre que les assureurs ont été moins agressifs sur le marché de l'assurance automobile au Québec. En effet, en analysant les 20 assureurs qui ont maintenu stables leurs tarifs, on remarque que plusieurs d'entre eux ont été très actifs en matière de changements apportés à leurs critères de classification et de tarification de même qu'aux rabais accordés. Par contre, l'effet global de tous ces changements sur la variation moyenne de leurs tarifs demeure nul. Ainsi, ces assureurs, comme bien d'autres, modifient certains critères spécifiques afin de bien cibler une clientèle et faire face à la concurrence.

Étant donné que le marché québécois de l'assurance automobile affiche une réduction des tarifs pour une quatrième année consécutive pour les voitures de tourisme, l'impact de ces diminutions commence à se manifester dans le niveau de la prime moyenne souscrite. En effet, le tableau 16 montre que la prime moyenne souscrite pour les voitures de tourisme a chuté de 2,1 % en 2006. Il s'agit d'une conséquence directe des diminutions de tarifs observées au cours des quatre dernières années, malgré le fait que l'âge moyen du parc automobile se maintient à son niveau le plus bas depuis les quatre dernières années et que la valeur des véhicules en circulation augmente. Ainsi, la prime moyenne pour les voitures de tourisme a diminué pour une deuxième année consécutive laissant ainsi présager une diminution de même nature ou plus accrue pour la prime moyenne qui sera souscrite en 2007, vu que l'année 2006 présente également une réduction des tarifs. Le tableau 16 présente aussi l'évolution de la prime moyenne souscrite dans les autres catégories de risque.

32. À noter qu'il s'agit de variations moyennes, c'est-à-dire que l'effet global évalué à une réduction de 2,8 % ne signifie pas que tous les assurés ont vu leurs primes d'assurance automobile diminuer de 2,8 %. De fait, certains ont bénéficié de baisses plus importantes alors que d'autres ont subi des augmentations de leurs primes.

33. Les assureurs considérés dans cette analyse représentent 95 % des primes directes souscrites en 2006 pour les voitures de tourisme selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2006-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité. Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

**TABLEAU 16**

**Évolution de la prime moyenne souscrite dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec**[34]

| | CATÉGORIES DE RISQUE | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Année** | **VT** | **MC** | **MN** | **TT** | **VU** | **VP** |
| **2001** | 537 $ | 278 $ | 112 $ | 163 $ | 660 $ | 1 403 $ |
| **2002** | 563 $ | 288 $ | 123 $ | 171 $ | 721 $ | 989 $ |
| **2003** | 581 $ | 299 $ | 146 $ | 179 $ | 777 $ | 913 $ |
| **2004** | 588 $ | 308 $ | 140 $ | 187 $ | 809 $ | 1 495 $ |
| **2005** | 585 $ | 303 $ | 142 $ | 188 $ | 844 $ | 1 178 $ |
| **2006** | 573 $ | 284 $ | 159 $ | 189 $ | 814 $ | 1 384 $ |

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes
MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain
VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics

Le tableau 15 révèle qu'il y a tout de même trois assureurs qui ont augmenté leurs tarifs au cours de 2006, malgré les bénéfices d'exploitation appréciables observés au cours des six dernières années pour l'ensemble du marché québécois. Toutefois, l'évolution du niveau des tarifs est influencée par un ensemble de facteurs.

Premièrement, les bons résultats d'exploitation des six dernières années en assurance automobile au Québec sont en partie attribuables à des hivers particulièrement cléments entraînant des conditions routières plus favorables, ce qui a réduit le nombre d'accidents. Étant donné que la tarification des assureurs est prospective, elle ne peut prévoir de tels événements.

De plus, le niveau des tarifs n'est généralement pas ajusté tout de suite et de façon importante, compte tenu des situations imprévisibles et inhabituelles comme les conditions météorologiques. Dans la tarification, ces événements sont plutôt pris en compte sur une longue période par les assureurs.

De fait, au moment de la détermination des différentes hypothèses utilisées pour établir les tarifs de 2006, on observait que la fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme avait été exceptionnellement basse pour les années 2002 à 2005. Ainsi, après quatre années consécutives où la fréquence des sinistres a été peu élevée, plusieurs assureurs ont finalement retenu l'hypothèse que la fréquence des sinistres allait demeurer à des niveaux semblables au cours de 2006 et des années suivantes, ce qui peut expliquer, en partie, le maintien de la baisse des tarifs observée en 2006.

D'autre part, le coût moyen par sinistre continuait son évolution à la hausse. Chacun des assureurs aura interprété cette tendance comme uniquement attribuable au rajeunissement du parc automobile, ou découlant, en partie, de l'augmentation des coûts

34. Les données liées aux primes moyennes souscrites dans les différentes catégories de risque de l'assurance automobile sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2006-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

de réparation. Selon leur interprétation, certains assureurs auront choisi de tenir compte d'une partie de cette hausse pour fixer leurs tarifs, alors que d'autres auront plutôt opté pour une stabilité des coûts.

La combinaison des hypothèses qu'un assureur aura retenue pour chacune de ces deux tendances ainsi que les modifications que l'assureur aura apportées à ses tarifs dans les années précédentes, compte tenu de ses propres résultats d'exploitation en assurance automobile au Québec, peuvent expliquer certaines variations des tarifs au cours de 2006.

Il faut ensuite considérer que l'évolution du niveau des primes dépend non seulement de la variation prévue du coût des réclamations, mais également de nombreux autres facteurs liés à l'environnement dans lequel les assureurs exercent leurs activités. Mentionnons notamment la concurrence, les stratégies commerciales des assureurs ainsi que leurs résultats obtenus dans les autres catégories d'assurance qu'ils souscrivent et dans les autres régions du Canada où ils sont présents.

Par exemple, certains assureurs peuvent avoir préféré investir une partie des bénéfices générés ces dernières années dans des produits qui ont pour objectif de venir en aide à leur clientèle. En effet, plutôt que réduire de façon plus importante leurs tarifs en assurance automobile, certains assureurs optent, par exemple, pour le développement de programmes de dépannages routiers ou d'assistance juridique, ou pour l'amélioration de leur service à la clientèle. L'offre de prix plus avantageux pour d'autres produits d'assurance afin de fidéliser leur clientèle est également un moyen envisagé par les assureurs. Ces assureurs tentent ainsi d'offrir des produits et des services à valeur ajoutée pour leur clientèle.

De plus, en réponse aux préférences des consommateurs et par mesure de prudence face aux fluctuations inhérentes au secteur de l'assurance, les assureurs tendent à préconiser une stabilité des tarifs plutôt que des variations importantes d'une année à l'autre. Ainsi, ils choisissent souvent d'échelonner sur plusieurs années les ajustements de tarifs indiqués.

Par ailleurs, on a observé une conjoncture incertaine dans les marchés financiers et dans le marché de la réassurance au cours des dernières années, ce qui a pu influencer les décisions des assureurs. En outre, la détérioration importante des résultats des assureurs de dommages dans les autres régions du Canada au cours des dernières années explique, en partie, le fait que les tarifs n'ont pas diminué de manière plus importante.

Cependant, les deux dernières années ont été plus positives dans les marchés financiers, ce qui a permis aux assureurs d'enregistrer de bons résultats provenant de leurs activités de placement. De plus, le marché de la réassurance en assurance de dommages semble vouloir se stabiliser à la suite des hausses de tarifs qu'il a connues au cours des dernières années. En effet, selon certaines personnes œuvrant dans ce secteur, il semblerait que le marché de la réassurance au Canada se dirige vers un « marché mou » et qu'il pourrait présenter des réductions moyennes des tarifs variant entre 5 % et 10 % au cours de l'année 2007. Un marché mou est caractérisé par des tarifs à la baisse et un certain relâchement du côté de la souscription. Ces mêmes sources affirment également que les tarifs en réassurance sont présentement à un maximum historique ou très près de l'être au Canada. Par conséquent, les résultats financiers des réassureurs seraient excellents, ce qui laisserait une marge pour une éventuelle réduction des tarifs dans ce marché.

De plus, les réformes adoptées par les gouvernements des autres provinces au cours des trois dernières années ont permis de stabiliser les coûts des sinistres, de rétablir l'accessibilité à l'assurance automobile à des prix jugés plus abordables pour les consommateurs. Ainsi, l'impact soutenu de ces mesures de contrôle des coûts, combiné à des réductions de tarifs imposées par les gouvernements des autres provinces, annonce une amélioration de la situation des assureurs de dommages dans ces autres régions du Canada. Ce qui explique en partie le fait que les assureurs ont continué d'afficher une réduction de leurs tarifs en assurance automobile au Québec pour l'année 2006.

Dans un tel contexte et compte tenu de l'ampleur des bénéfices d'exploitation estimés en 2006, la concurrence devrait s'intensifier sur le plan des tarifs en assurance automobile au Québec au cours des prochaines années. Les consommateurs auront donc avantage à comparer les prix proposés par les différents assureurs pour ainsi profiter pleinement de cette concurrence.

## Chapitre 3

# LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2006

**La tarification d'un assureur, c'est-à-dire les prix qu'il demande pour les services qu'il offre, est un élément primordial de la rentabilité de ses activités et, par conséquent, de sa santé financière. Ce chapitre présente les résultats de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2006. Cette analyse traite des résultats des activités d'assurance et du caractère adéquat de la tarification.**

### Le contexte de l'analyse de rentabilité

La rentabilité des opérations d'assurance s'évalue principalement en comparant les revenus de primes et les revenus de placement découlant des activités d'exploitation aux dépenses qui y sont liées, c'est-à-dire les sinistres et les frais d'exploitation. Elle est analysée pour l'ensemble du marché québécois de l'assurance automobile, et ne traite pas des résultats particuliers des assureurs.

L'objectif de cette analyse est de déterminer si la tarification des assureurs est adéquate. Pour ce faire, il est cependant nécessaire de définir au préalable ce qu'est une tarification « adéquate ».

Une tarification adéquate doit avant tout permettre de couvrir tous les coûts liés aux opérations d'assurance et de générer des bénéfices raisonnables compte tenu des risques associés aux activités d'assurance.

De plus, l'évaluation de la prime demandée à un assuré est avant tout prospective, c'est-à-dire que l'établissement de cette prime repose sur la représentation qu'un assureur se fait des conditions futures du marché, et non pas uniquement sur l'expérience passée.

Ensuite, comme les primes sont établies avant que les dépenses (sinistres et frais d'exploitation) ne soient payées et que les revenus de placement réels liés aux opérations soient connus, la probabilité que les revenus de primes et de placement égalent précisément le montant des dépenses est à peu près nulle.

Cela signifie que pour une année donnée, il y aura habituellement une différence entre les deux montants, et qu'il en résultera un bénéfice ou une perte d'exploitation. Pour être représentative, la rentabilité des opérations d'assurance doit alors être évaluée sur une longue période.

Ainsi, une tarification adéquate dépend de l'importance de l'écart entre les coûts d'exploitation, les primes qui ont été exigées pour les assumer et les revenus de placement réels liés aux opérations. Pour que la tarification soit adéquate, l'ampleur de cette différence, qu'elle soit positive ou négative, doit correspondre à la difficulté d'estimer le coût des sinistres. Cette difficulté provient, d'une part, de l'interprétation des différentes tendances qui influent sur les résultats, à savoir comment elles se refléteront dans le futur, et, d'autre part, de l'effet que peuvent avoir certains événements imprévisibles sur l'expérience d'une année (les conditions météorologiques, par exemple).

L'assurance est un concept d'ensemble dont la rentabilité doit être évaluée sur une longue période. L'analyse de la rentabilité doit alors se faire dans ce contexte afin d'éviter de tirer des conclusions erronées. Par exemple, si la rentabilité d'une année donnée est de plus ou moins 10%, il ne faudra pas conclure pour autant que les primes ont été trop élevées ou trop basses cette année-là.

Enfin, l'évolution du niveau des primes et des résultats d'exploitation est influencée non seulement par la variation des coûts et des revenus de placement liés aux opérations, mais aussi par d'autres facteurs liés à l'environnement dans lequel les assureurs évoluent. Pensons notamment à la concurrence, aux stratégies commerciales des assureurs ainsi qu'à leurs résultats dans les autres catégories d'assurance[35] qu'ils souscrivent et dans les autres régions où ils exercent des activités. Ces facteurs sont plus difficiles à quantifier, mais il est essentiel d'en tenir compte dans l'interprétation des résultats.

### L'évolution globale des résultats

Le tableau 17 présente les résultats des opérations en assurance automobile de l'ensemble des assureurs exerçant au Québec de 1997 à 2006. Ces résultats proviennent principalement des données compilées dans le cadre du *Plan statistique automobile* (PSA) publiées dans le *Rapport statistique sur l'assurance automobile* par le Groupement des assureurs automobiles, agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

Ces résultats sont exprimés sous forme de pourcentage des primes directes acquises pour chaque année, ce qui permet de les comparer dans le temps. Ils sont donnés séparément pour les voitures de tourisme, qui représentent 80% des primes souscrites totales, et pour l'ensemble des véhicules assurés, y compris, notamment, les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

L'analyse du tableau 17 permet de constater que la rentabilité des opérations en assurance automobile fluctue chaque année et que, généralement, le niveau des bénéfices ou des pertes sur une longue période se situe entre moins 10% et plus 10%, malgré la tendance affichée au cours des cinq dernières années.

On détermine le bénéfice ou la perte d'une année en comparant le coût des sinistres et des frais d'exploitation aux revenus découlant des opérations. Ces revenus correspondent aux primes acquises et aux revenus de placement liés aux opérations.

En raison de l'importance des voitures de tourisme, l'analyse qui suit ne porte que sur cette catégorie de véhicules. Le tableau 17 montre que le montant des primes acquises pour les voitures de tourisme a légèrement diminué de 0,2% en 2006 par rapport à l'année précédente. Les réductions de tarifs qui surviennent pour une quatrième année consécutive ont entraîné une diminution plus marquée de la prime moyenne souscrite et, par conséquent, ont ralenti la croissance des primes acquises au cours de l'année 2006 pour les voitures de tourisme. Par contre, au cours des dix dernières années, soit depuis 1997, le montant des primes acquises a connu une progression de plus de 57% pour cette catégorie de véhicules. Cette situation, pour cette période, s'explique par une croissance de la demande entraînée à la fois par l'augmentation du nombre de véhicules assurés et par une présence plus marquée de véhicules récents sur le marché.

35. À noter que la majorité des assureurs qui offrent de l'assurance automobile au Québec souscrivent également dans d'autres catégories d'assurance.

## TABLEAU 17

### Résultats des opérations en assurance automobile au Québec

| | 1997 | 1998 | 1999[36] | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Primes souscrites** (en M$) | | | | | | | | | | |
| ■ Voitures de tourisme | 1 556 | 1 667 | 1 729 | 1 880 | 2 020 | 2 173 | 2 312 | 2 397 | 2 446 | 2 436 |
| ■ Tous véhicules[37] | 1 890 | 2 008 | 2 131 | 2 323 | 2 495 | 2 702 | 2 890 | 3 014 | 3 070 | 3 045 |
| **Primes acquises** (en M$) | | | | | | | | | | |
| ■ Voitures de tourisme | 1 538 | 1 614 | 1 607 | 1 800 | 1 949 | 2 098 | 2 235 | 2 350 | 2 432 | 2 427 |
| ■ Tous véhicules | 1 875 | 1 952 | 1 991 | 2 228 | 2 417 | 2 600 | 2 797 | 2 949 | 3 046 | 3 045 |
| **REVENUS** | | | | | | | | | | |
| **Primes acquises** (%)[38] | | | | | | | | | | |
| ■ Voitures de tourisme | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| ■ Tous véhicules | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| **Revenus de placement** (%)[39] | | | | | | | | | | |
| ■ Voitures de tourisme | 1,2 | 1,3 | 1,3 | 1,4 | 1,2 | 1,0 | 1,1 | 1,0 | 1,1 | 1,4 |
| ■ Tous véhicules | 1,2 | 1,3 | 1,3 | 1,4 | 1,2 | 1,0 | 1,1 | 1,0 | 1,1 | 1,4 |
| **TOTAL DES REVENUS** | | | | | | | | | | |
| ■ Voitures de tourisme | 101,2 | 101,3 | 101,3 | 101,4 | 101,2 | 101,0 | 101,1 | 101,0 | 101,1 | 101,4 |
| ■ Tous véhicules | 101,2 | 101,3 | 101,3 | 101,4 | 101,2 | 101,0 | 101,1 | 101,0 | 101,1 | 101,4 |
| **DÉPENSES** | | | | | | | | | | |
| **Sinistres** (%)[40] | | | | | | | | | | |
| ■ Voitures de tourisme | 81,3 | 82,6 | 74,0 | 72,7 | 65,7 | 61,6 | 61,3 | 59,6 | 60,1 | 61,0 |
| ■ Tous véhicules | 79,9 | 81,5 | 76,3 | 72,6 | 66,0 | 61,3 | 60,4 | 58,2 | 57,6 | 58,0 |
| **Frais d'exploitation** (%)[41] | | | | | | | | | | |
| ■ Voitures de tourisme | 25,8 | 26,5 | 27,6 | 25,7 | 25,1 | 25,3 | 25,6 | 26,2 | 25,9 | 26,1 |
| ■ Tous véhicules | 25,8 | 26,4 | 27,5 | 25,7 | 25,0 | 25,4 | 25,6 | 26,2 | 25,9 | 26,0 |
| **TOTAL DES DÉPENSES** | | | | | | | | | | |
| ■ Voitures de tourisme | 107,1 | 109,1 | 101,6 | 98,4 | 90,8 | 86,9 | 86,9 | 85,8 | 86,0 | 87,1 |
| ■ Tous véhicules | 105,7 | 107,9 | 103,8 | 98,3 | 91,0 | 86,7 | 86,0 | 84,4 | 83,5 | 84,0 |
| **BÉNÉFICE (PERTE)** (%)[42] | | | | | | | | | | |
| ■ Voitures de tourisme | (5,9) | (7,8) | (0,3) | 3,0 | 10,4 | 14,1 | 14,2 | 15,2 | 15,1 | 14,3 |
| ■ Tous véhicules | (4,5) | (6,6) | (2,5) | 3,1 | 10,2 | 14,3 | 15,1 | 16,6 | 17,6 | 17,4 |
| **BÉNÉFICE (PERTE) sur 10 ans** (%)[43] | | | | | | | | | | |
| ■ Tous véhicules | 2,9 | 2,3 | 2,9 | 3,0 | 4,1 | 5,1 | 6,1 | 7,1 | 8,3 | 9,6 |
| **BÉNÉFICE (PERTE) sur 20 ans** (%)[44] | | | | | | | | | | |
| ■ Tous véhicules | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A | 3,4 | 3,7 | 4,6 | 6,0 | 7,2 |

36. Les données des années 1999 et suivantes proviennent du nouveau PSA, ce qui explique une discontinuité dans les tendances, particulièrement à l'égard des primes acquises. De plus, les sinistres des années 1997 et 1998 sont comptabilisés par année de survenance, alors que ceux de 1999 à 2006 le sont par année civile.
37. Comprend les voitures de tourisme ainsi que tous les autres types de véhicules, tels que les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.
38. Tous les pourcentages sont en fonction des primes directes acquises.
39. Ce sont des valeurs minimales. Elles sont établies en fonction de l'évolution observée des taux annuels moyens des bons du Trésor de trois mois et de six mois (source : Banque du Canada).
40. Les sinistres incluent tous les frais de règlement.
41. Les frais d'exploitation de l'année 2006 sont estimés.
42. Bénéfice (perte) d'exploitation de l'année avant impôts et autres postes extraordinaires.

De fait, le tableau 8, présenté au chapitre 1, montre une progression de 25,8 % du nombre de véhicules assurés en 2006 par rapport à 1997, ce qui accroît la demande d'assurance et, par conséquent, le montant de primes acquises.

De surcroît, comme il a été mentionné précédemment, l'âge moyen des véhicules en circulation a diminué au cours des années 2003, 2004 et 2005, et ce rajeunissement du parc automobile s'est maintenu en 2006 pour les voitures de tourisme. Les primes exigées pour les véhicules neufs sont en moyenne plus élevées que celles des véhicules plus vieux, puisque la valeur assurée est plus grande. De plus, les propriétaires de véhicules plus récents choisiront généralement une couverture d'assurance plus complète. Ainsi, la hausse de la proportion de véhicules très récents au cours des dernières années, et particulièrement au cours des quatre dernières années, contribue de façon importante à la croissance du volume des primes acquises survenue au cours des dix dernières années.

Enfin, le volume des primes acquises de cette année aurait enregistré une hausse plutôt qu'une légère baisse de 0,2 %, si le niveau des tarifs au cours de 2006 n'avait pas diminué. De fait, cette diminution du niveau des tarifs se poursuit pour une quatrième année consécutive, et l'effet global pour les voitures de tourisme, en 2006, se traduit par une baisse moyenne de l'ordre de 2,8 %, comme on l'a signalé au chapitre 2.

Par ailleurs, la proportion des revenus de placement par rapport aux primes acquises ne fluctue que légèrement d'une année à l'autre. Ces revenus ont donc peu d'effet sur les changements dans les revenus globaux et, partant, sur l'évolution de la rentabilité au fil des ans.

En ce qui concerne les dépenses, on constate qu'en général la proportion des frais d'exploitation par rapport aux primes acquises évolue légèrement d'une année à l'autre. De plus, en raison de la concurrence dans le marché, une pression à la baisse est exercée sur ces frais et incite les assureurs à multiplier les mesures visant à réduire le coût unitaire de leurs opérations, ou à les maintenir au même niveau.

Toutefois, tel qu'il a été mentionné, les bénéfices importants générés ces dernières années ont fourni aux assureurs des ressources financières additionnelles que certains peuvent avoir choisi d'investir partiellement afin d'améliorer leurs services, ce qui peut expliquer en partie[45] l'augmentation de la proportion de ces frais au cours des cinq dernières années par rapport à 2001. De plus, le ratio des frais d'exploitation qui s'est légèrement accru en 2006, s'explique en partie par des dépenses plus élevées liées aux activités de marketing. En effet, les assureurs affichent une présence plus soutenue sur le plan du marketing, notamment en publicité.

43. Il s'agit du bénéfice (perte) calculé pour la période de dix ans se terminant l'année courante. Par exemple, le résultat présenté pour l'année 2006 représente le bénéfice réalisé de 1997 à 2006.
44. Il s'agit du bénéfice (perte) calculé pour la période de vingt ans se terminant l'année courante. Par exemple, le résultat présenté pour l'année 2006 représente le bénéfice réalisé de 1987 à 2006.

En ce qui a trait à l'année 2006, les résultats complets relatifs aux frais d'exploitation n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction du présent rapport. Les renseignements partiels actuellement disponibles ne laissent pas présager de changements marqués par rapport à l'année précédente. Ainsi, on estime que la proportion des frais d'exploitation par rapport aux primes acquises pour l'année 2006 se situe à un niveau légèrement supérieur à celui de 2005.

Enfin, on constate que les variations les plus importantes au chapitre des dépenses proviennent des sinistres. C'est donc de ce côté qu'il faut chercher les principales explications de la fluctuation des résultats.

### L'évolution des sinistres

Pour effectuer cette analyse, il faut examiner les composantes des sinistres, c'est-à-dire la fréquence des réclamations et le coût moyen d'un sinistre pour chacune des garanties principales du contrat d'assurance automobile, à savoir « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement ». L'annexe B fournit une définition des principales garanties de la police d'assurance automobile, de la fréquence et du coût moyen.

Le graphique 4 présente l'évolution de la fréquence des sinistres de 1997 à 2006 pour chacune des garanties du contrat d'assurance automobile pour les voitures de tourisme.

Pour les garanties « responsabilité civile » et « collision », la fréquence des sinistres est grandement influencée par les conditions météorologiques. Les conditions favorables des derniers hivers, combinées aux automnes plutôt cléments qu'a connus le Québec, ont contribué à maintenir à un niveau très bas la fréquence des sinistres pour chacune de ces garanties.

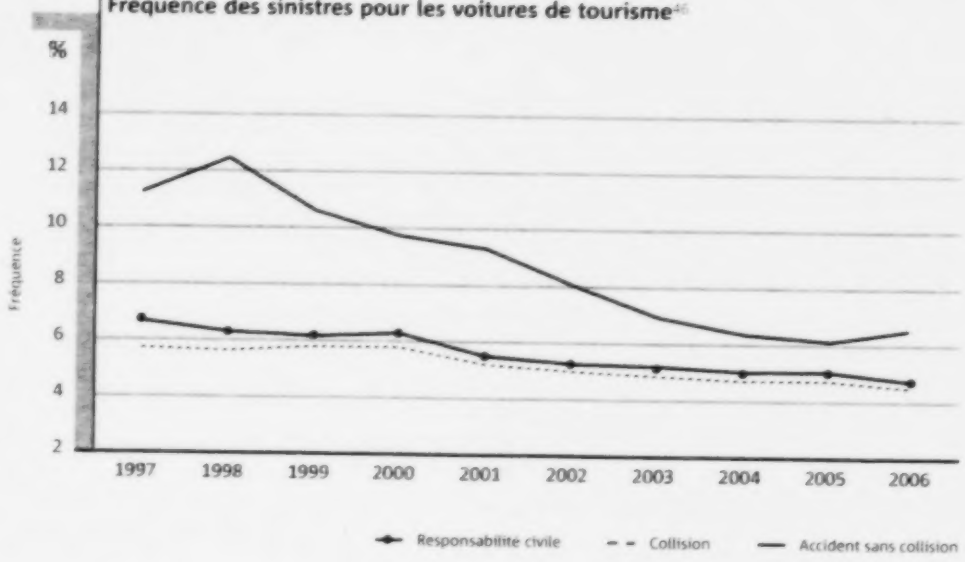
Ainsi, on observe que la fréquence des sinistres pour ces deux garanties diminue continuellement depuis 2001 pour atteindre leur niveau le plus bas jamais observé au cours des 13 dernières années. Les grandes périodes de chaleur qui ont sévi sur le Québec durant l'automne dernier et le peu d'accumulation de neige au sol au cours de cette même période ont rendu les conditions routières particulièrement clémentes pour la conduite automobile, ce qui explique en partie les baisses de 6,4 % et 3,6 % de la fréquence des sinistres observées, en 2006, pour les garanties « responsabilité civile » et « collision » respectivement.

Par contre, malgré le fait que la fréquence des sinistres ait subi une importante augmentation de 6,7 % en 2006 pour la garantie « accident sans collision ni versement », cette dernière se retrouve tout de même à des niveaux très bas pour l'ensemble des garanties, et ce, depuis 2001. Les garanties « responsabilité civile » et « collision » présentent des fréquences de réclamations respectives de 4,7 % et 4,6 % en 2006, tandis que la fréquence de la garantie « accident sans collision ni versement » est de 6,5 %. Il y a donc d'autres facteurs qui influencent cette tendance.

45. Le nouveau volet « Frais d'exploitation » du PSA est entré en vigueur le 1er janvier 2002. Ce changement peut expliquer une légère rupture dans les tendances des résultats par rapport aux années antérieures.

**GRAPHIQUE 4**

**Fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme**[46]




De fait, l'évolution du nombre d'accidents dépend aussi de l'utilisation des véhicules et de la couverture d'assurance achetée par les consommateurs. En effet, une moins grande utilisation des véhicules entraîne une réduction de la fréquence des sinistres.

D'un côté, le prix élevé de l'essence incite les consommateurs à réduire leurs déplacements et leur vitesse, ou à privilégier d'autres moyens de transport. D'un autre côté, on constate qu'au cours des dernières années, le nombre de titulaires de permis de conduire, donc, de conducteurs potentiels, a augmenté de façon moins significative que le nombre de véhicules. En effet, on observe dans les tableaux 8 et 10 du chapitre 1 que le nombre de titulaires de permis de conduire a augmenté de 6,5 % de 2001 à 2006, alors que le nombre de voitures de tourisme souscrites a enregistré une hausse de 12,9 % au cours de la même période. De plus, ces deux tableaux permettent de constater que le ratio du nombre de voitures de tourisme souscrites sur le nombre de titulaires de permis de conduire est de 0,88 en 2006 alors qu'il était de 0,83 en 2001. Ainsi, chaque véhicule en circulation est potentiellement moins utilisé, ce qui réduit les risques d'accidents pour chacun d'eux et, par conséquent, la fréquence des sinistres.

46. Les données utilisées pour les graphiques présentés dans ce chapitre se trouvent à l'annexe C.

À l'égard des couvertures d'assurance achetées par les consommateurs, mentionnons qu'une augmentation de la franchise réduit le nombre de sinistres, puisque ceux dont les réparations coûtent en deçà de la franchise ne sont pas déclarés aux assureurs. De fait, on constate qu'en 2001 pour la garantie « collision », 63,6 % des voitures de tourisme étaient assurées avec une franchise de 250 $ ou moins alors que 30,2 % avaient une franchise de 500 $ ou plus. En 2006, ces proportions sont maintenant de 42,0 % et 44,2 % respectivement. Par conséquent, cette tendance à choisir des franchises plus élevées explique aussi le mouvement à la baisse de la fréquence des sinistres observé ces dernières années. De plus, des franchises plus élevées permettent aux assurés d'économiser de bonnes sommes d'argent sur la prime d'assurance automobile qui leur sera demandée. À titre d'exemple, un assuré peut économiser de 10 % à 15 % sur sa prime annuelle en optant pour une franchise de 500 $ au lieu de 250 $ pour la garantie « collision ».

En ce qui concerne la garantie « accident sans collision ni versement », le graphique 4 montre une réduction notable de la fréquence de ce type de sinistre depuis 1999. Par contre, au cours de l'année 2006, la fréquence des sinistres pour cette garantie a subi une augmentation importante de 6,7 %. Comme cette garantie couvre un large éventail de réclamations, plusieurs facteurs peuvent influer sur l'évolution de la fréquence des réclamations.

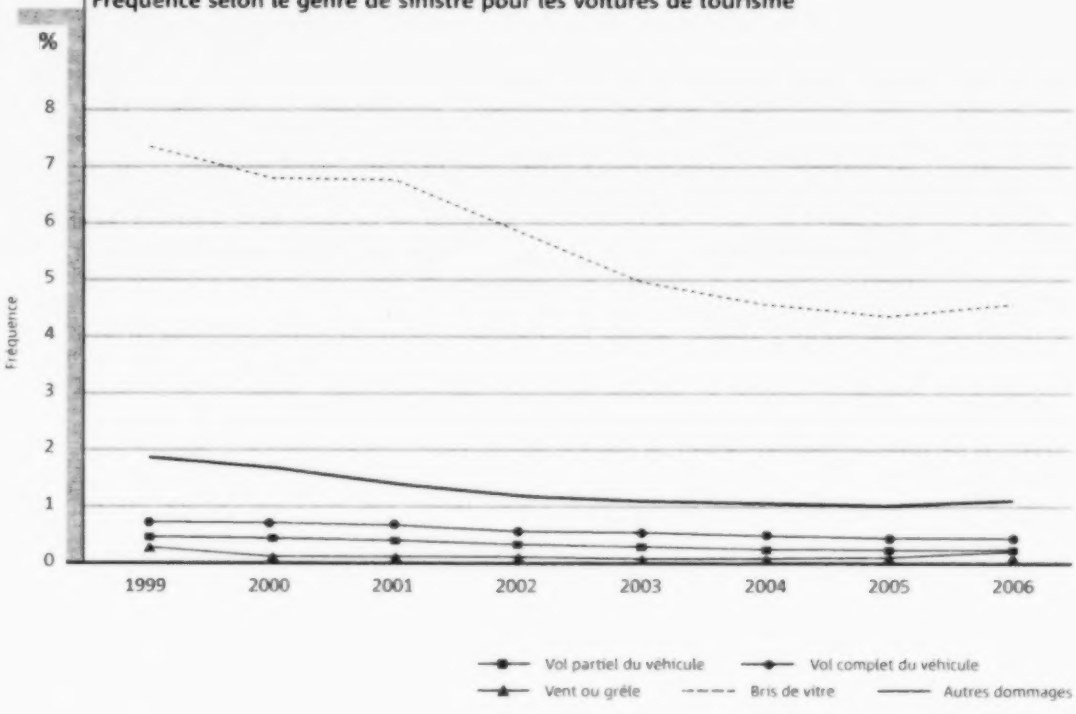
Par exemple, on peut mentionner l'évolution du taux de criminalité, qui touchera les réclamations pour des dommages causés par le vol ou le vandalisme, et les conditions météorologiques, qui auront un impact sur les réclamations pour des dommages causés par le vent ou la grêle.

En outre, la tendance à opter pour des franchises plus élevées vaut aussi pour la garantie « accident sans collision ni versement », ce qui peut contribuer en partie à la baisse de la fréquence. Plus précisément, en 2001, les franchises de 50 et de 100 dollars étaient choisies par les propriétaires de 72,5 % des voitures de tourisme assurées, alors que cette proportion est maintenant de 52,2 % en 2006, les franchises de 250 $ et plus étant préférées par 41,1 % des assurés.

Le graphique 5 illustre la fréquence des différents types de réclamations couvertes par cette garantie pour la période de 1999 à 2006. Il permet de constater que tous les types de réclamations couvertes par cette garantie ont enregistré une amélioration importante de leur fréquence[47] depuis 1999.

**GRAPHIQUE 5**

**Fréquence selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme**




De plus, le graphique 5 permet de constater des baisses importantes au chapitre des vols et des dommages causés par le vent ou la grêle, la fréquence des vols partiels ayant diminué de près de 52 % depuis 1999, tandis que celle des vols complets de véhicules et des dommages causés par le vent ou la grêle, de 39 % et 33 % respectivement pour la même période.

47. Notons que la fréquence des sinistres « bris de vitre » diminue de 38 %, passant de 7,32 % en 1999 à 4,52 % en 2006, ainsi que celle des « autres dommages » qui diminue de 41 %, passant de 1,84 % à 1,09 % au cours de la même période.

Ces résultats démontrent que les divers programmes de prévention des vols, conjugués aux efforts des assureurs pour inciter les consommateurs à installer des systèmes antivol (notamment des systèmes de repérage et de burinage), ont eu un impact positif sur l'atteinte des objectifs des assureurs et, par conséquent, de diminuer la fréquence des vols de véhicules[48].

De surcroît, l'augmentation marquée du nombre de vols à l'échelle canadienne, particulièrement à la fin des années 1990, a incité les fabricants de véhicules à doter leurs véhicules neufs de systèmes antivol, ce qui contribue également à la diminution de la fréquence des vols de véhicules.

En observant le graphique 4, on remarque que la fréquence des sinistres pour l'ensemble des sinistres couverts par la garantie « accident sans collision ni versement » augmente de 6,7 % au cours de l'année 2006, mais qu'elle se situait tout de même à un niveau très bas malgré cette hausse dans la dernière année. Ainsi, le graphique 5 permet de constater quelle composante de cette garantie est à l'origine de cette hausse.

L'augmentation la plus significative pour l'année 2006, pour cette garantie, se situe principalement du côté de la fréquence des sinistres causés par le vent ou la grêle[49]. En effet, cette fréquence a doublé au cours de la dernière année pour se situer maintenant à 0,18 %, tandis que celle liée aux sinistres « bris de vitre » et « autres dommages » a augmenté de 3,9 % et 9,0 % respectivement. On note également que la fréquence des sinistres liée aux vols de véhicules continue de diminuer pour une septième année consécutive. La fréquence des sinistres pour les vols partiels a diminué de 4,4 % en 2006 et celle des vols complets de véhicules de 2,3 %.

Ainsi, étant donné que l'importance relative[50] associée aux sinistres « vent ou grêle », « bris de vitre » et « autres dommages » est de beaucoup supérieure à celle des vols de véhicules, la garantie « accident sans collision ni versement » affiche une hausse globale de sa fréquence des sinistres pour l'année 2006. Par conséquent, la hausse de 6,7 % de la fréquence des sinistres observée en 2006 pour cette garantie, s'explique principalement par l'augmentation du nombre de réclamations des sinistres « bris de vitre » et « vent ou grêle » qui compte respectivement pour 2,9 points et 2,7 points de cette hausse.

Aussi, il est intéressant de regarder l'évolution de la fréquence des réclamations en fonction de différents critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs dans l'établissement de leur niveau de tarifs.

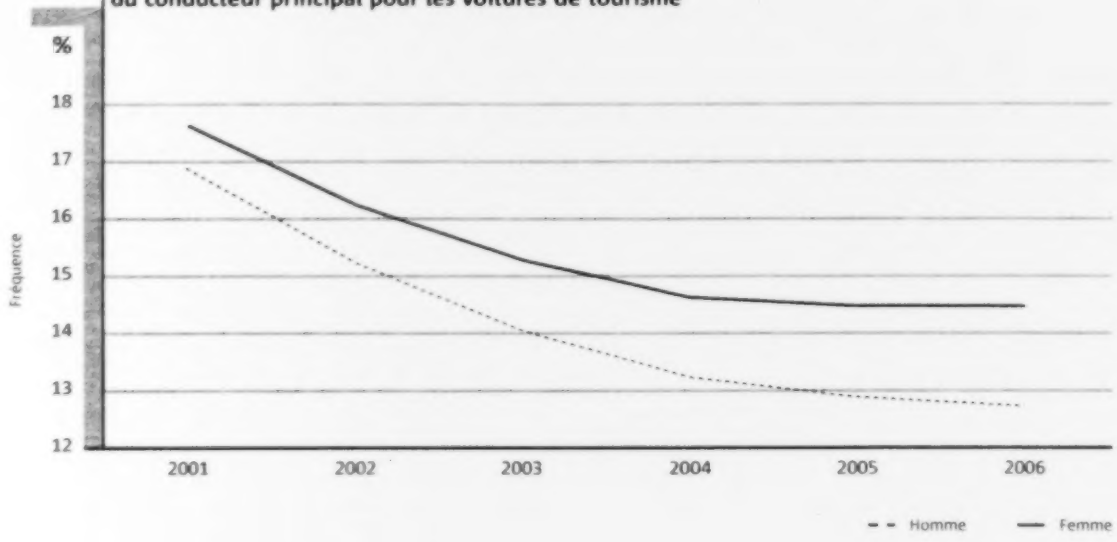
48. En 2000, plus de 35 000 vols de véhicules (vols partiels et vols complets) ont été enregistrés auprès des assureurs pour la province de Québec pour des déboursés de 257 M$ comparativement à 24 000 vols et des déboursés de 234 M$ en 2006. Ces données sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2006-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

49. Au cours du troisième trimestre de l'année 2006, soit le 25 juillet, un violent orage frappe la région du Lac Saint-Jean en fin d'après-midi. Des grêlons d'un diamètre pouvant atteindre 5 cm endommagent des véhicules. De plus, deux des cinq tornades enregistrées au Québec en 2006 ont été observées dans cette région causant ainsi quelques dommages aux véhicules. Ces tornades sont également survenues durant le troisième trimestre de l'année, soit le 29 juin et le 25 juillet (source : Centre de Ressources en Impacts et Adaptation au Climat et à ses Changements).

50. Les sinistres « vent ou grêle », « bris de vitre » et « autres dommages » représentent respectivement 3 %, 70 % et 17 % du nombre total des sinistres pour la garantie « accident sans collision ni versement », tandis que les sinistres « vols partiels » et « vols complets » représentent 3 % et 7 %. Ces pourcentages sont extraits du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2006-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

**GRAPHIQUE 6**

**Évolution de la fréquence des réclamations en fonction du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme**



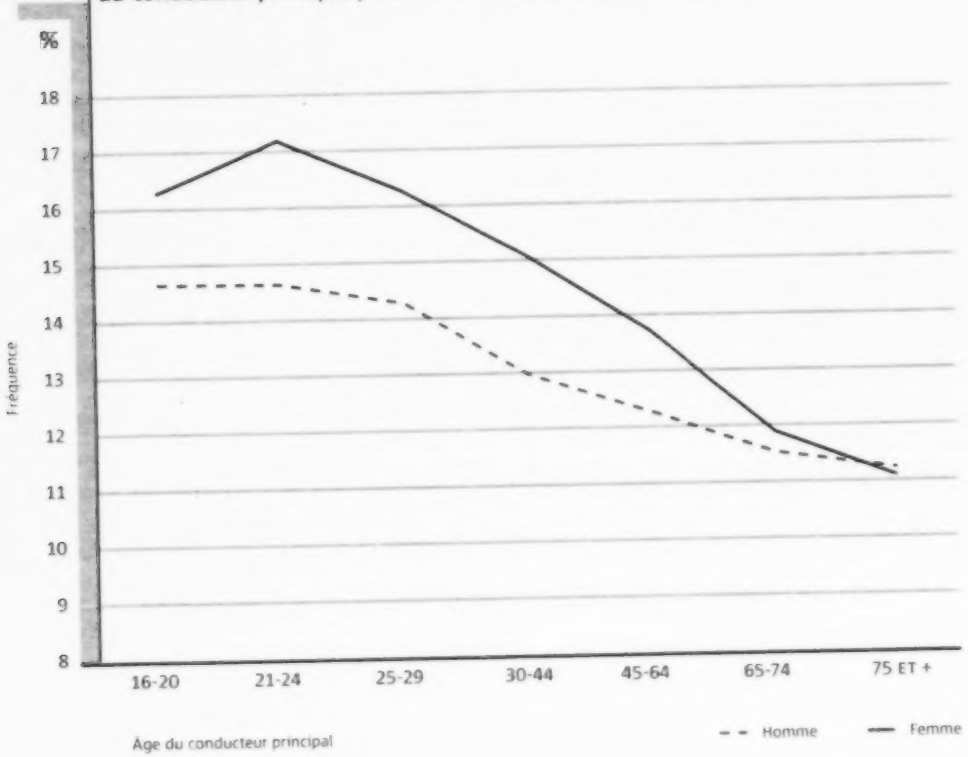

Ce graphique montre qu'au cours des six dernières années, la fréquence des réclamations est plus élevée pour les femmes que pour les hommes, et que l'écart entre les deux sexes s'accentue chaque année. En effet, l'écart de la fréquence des réclamations entre les deux sexes était de 0,73 point de pourcentage en 2001, alors qu'il est maintenant de 1,73 point de pourcentage.

Certaines personnes œuvrant dans l'industrie avancent que la fréquence de réclamations plus élevée pour les conducteurs féminins s'explique, en partie, par le fait que les femmes achètent plus de couvertures d'assurance pour leur véhicule que les hommes. Or, si une personne n'est pas assurée pour la garantie « collision » par exemple, cette dernière n'est pas assurée pour ses propres dommages. Donc, si elle est responsable d'un accident, elle ne pourra pas réclamer à son assureur les dommages subis à son véhicule. Par conséquent, puisque que les femmes souscrivent plus de protections pour leur véhicule, il est normal que la fréquence de réclamations totale soit plus élevée que celle des hommes. Par contre, à protections égales, ces mêmes personnes estiment que les conducteurs masculins ont des fréquences de réclamations supérieures à celles des femmes.

Aussi, il est reconnu que les jeunes conducteurs ont une fréquence de réclamations plus élevée que les conducteurs plus expérimentés tel que le montre le graphique 7.

**GRAPHIQUE 7**

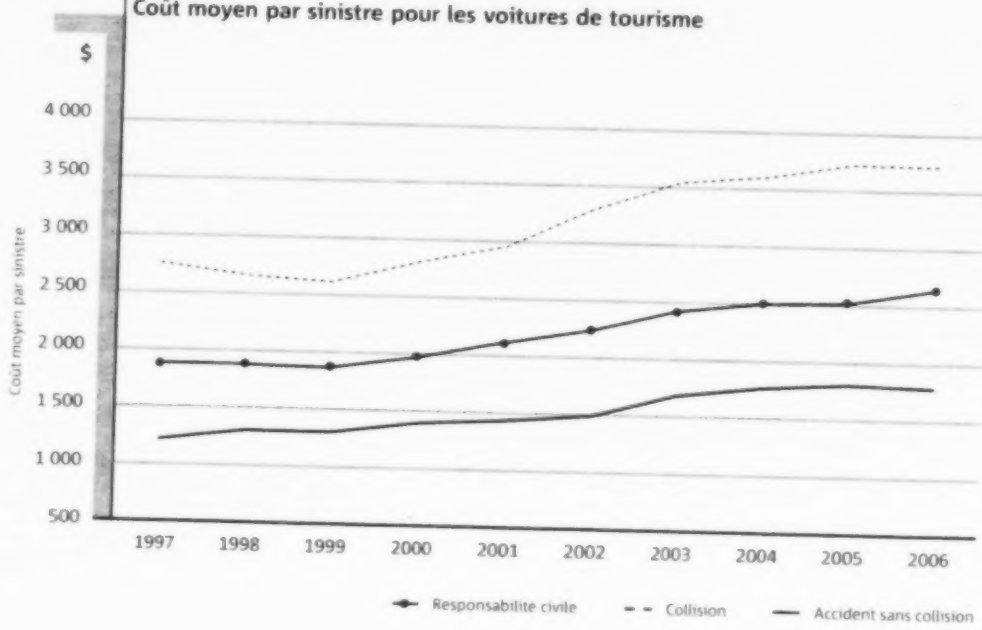
**Fréquence des réclamations en fonction de l'âge et du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme en 2006**




En ce qui concerne les coûts moyens par sinistre, ceux-ci ont augmenté de façon significative pour toutes les garanties depuis le début des années 2000 comme le montre le graphique 8. En effet, les coûts moyens par sinistre ont augmenté de 41 %, 42 % et 37 % pour les garanties « responsabilité civile », « collisions » et « accident sans collision ni versement » respectivement, et ce, depuis l'année 1999. Étant donné que les réparations des véhicules récents sont généralement plus coûteuses et que la présence de ces véhicules augmente graduellement depuis quelques années, on constate ainsi que les coûts moyens par sinistre se maintiennent à des niveaux élevés pour chacune de ces garanties.

**GRAPHIQUE 8**

**Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme**




De plus, la progression du coût moyen par sinistre est influencée non seulement par l'effet du rajeunissement du parc automobile, mais également par l'évolution des tarifs horaires exigés par les réparateurs et des coûts de location des véhicules de remplacement. L'inflation subie par ces éléments contribue ainsi à maintenir les coûts moyens des sinistres à des niveaux élevés.

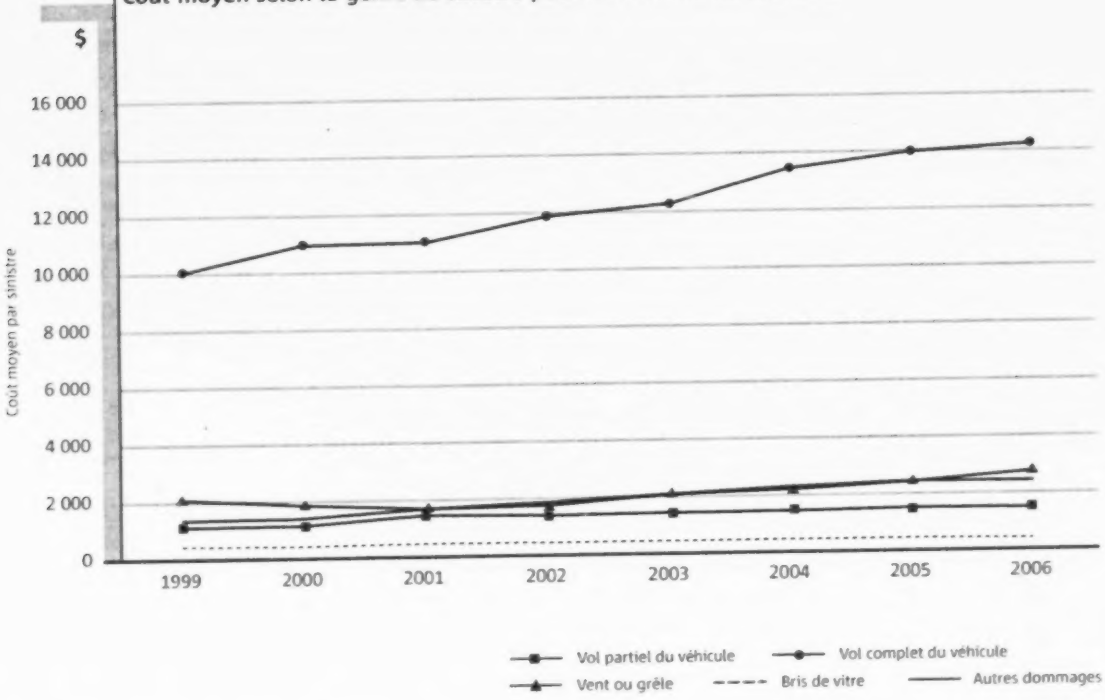
Enfin, le fait que les assurés préfèrent maintenant des franchises plus élevées contribue également au maintien du niveau élevé des coûts moyens par sinistres, puisque le nombre de petites réclamations présentées aux assureurs diminue, ce qui augmente le coût moyen de celles qui le sont.

Par contre, pour une première fois au cours des sept dernières années, on observe que les coûts moyens des sinistres pour les garanties « collision » et « accident sans collision ni versement » ont légèrement diminué en 2006 par rapport à 2005 avec des baisses respectives de 0,2 % et 1,2 %, tandis que le coût moyen des sinistres de la garantie « responsabilité civile » augmente pour une septième année consécutive avec une hausse de 4,9 % en 2006.

Par ailleurs, le coût moyen des réclamations couvertes par la garantie « accident sans collision ni versement » est influencé principalement par les vols complets de véhicules, dont les coûts moyens sont nettement supérieurs à ceux des autres types de réclamations couvertes par cette garantie, comme le montre le graphique 9.

**GRAPHIQUE 9**

**Coût moyen selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme**




En effet, le nombre de vols complets de véhicules représente un peu moins de 7 % du nombre total de réclamations couvertes par cette garantie, mais plus de 53 % des montants versés en vertu de cette garantie. La progression du coût moyen des vols complets de véhicules[51] se poursuit en 2006, ce qui normalement aurait dû entraîner une hausse du coût moyen de l'ensemble des réclamations couvertes par cette garantie pour l'année en cours.

On note également, pour les sinistres causés par le vent ou la grêle, une croissance marquée (14 %) du coût moyen des réclamations qui est principalement causée par les conditions météorologiques enregistrées dans la région du Lac Saint-Jean au cours du mois de juillet 2006. Le coût moyen de ce type de réclamation représente maintenant le deuxième en importance parmi ceux qui sont couverts par la garantie « accident sans collision ni versement ». Il est passé de 2 439 $ en 2005 à 2 774 $ en 2006.

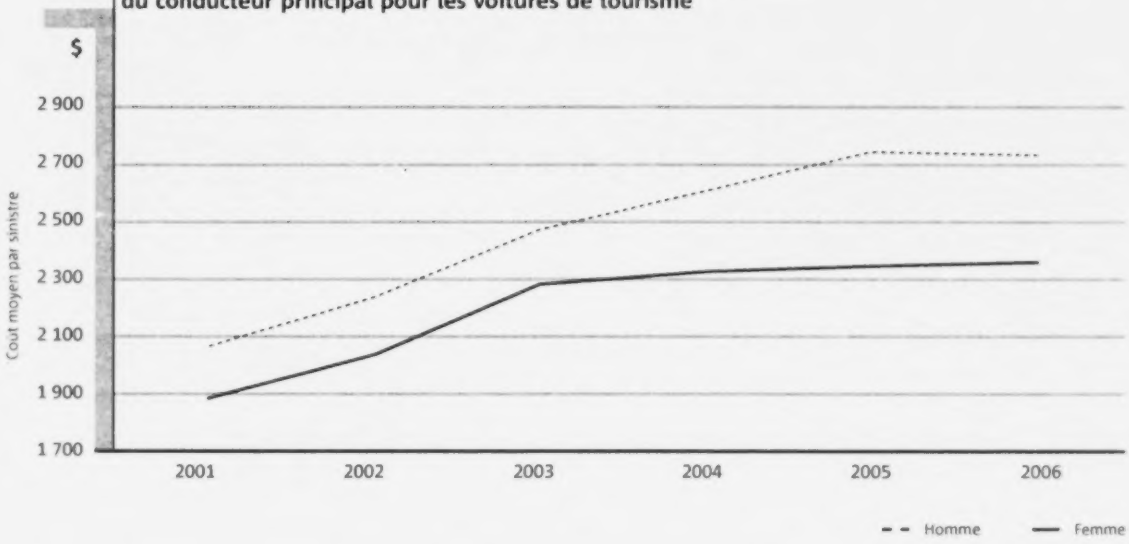
51. Notons que le coût moyen par sinistre des « vols complets du véhicule » augmente de 1,7 %, passant de 13 959 $ en 2005 à 14 200 $ en 2006.

Par contre, le coût moyen des réclamations pour « bris de vitre », « vols partiels » et « autres dommages » diminue respectivement de 3 %, 2 % et 1 %[52]. Ainsi, étant donné que l'importance relative[53] associée à ces trois types de sinistres est supérieure à celle des sinistres pour « vols complets » et « vent ou grêle », la garantie « accident sans collision ni versement » affiche une baisse globale de son coût moyen des sinistres de 1,2 % pour l'année 2006.

Considérons maintenant l'évolution du coût moyen des sinistres selon l'âge et le sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme de 2001 à 2006.

**GRAPHIQUE 10**

**Évolution du coût moyen par sinistre en fonction du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme**




Le graphique 10 montre que, contrairement à la tendance observée pour la fréquence des réclamations, le coût moyen des sinistres pour les conducteurs masculins est de beaucoup supérieur à celui des conducteurs féminins.

Le coût moyen des sinistres pour les hommes a subi une progression de plus de 32 % depuis 2001, passant de 2 064 $ en 2001 à 2 736 $ en 2006, tandis que la progression du coût moyen pour les femmes est de 26 % pour la même période.

52. Le coût moyen par sinistre des « bris de vitre » passe de 427 $ en 2005 à 413 $ en 2006, celui des « vols partiels » passe de 1 530 $ à 1 501 $ et celui des « autres dommages » passe de 2 464 $ à 2 449 $ au cours de la même période. Ces données sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2006-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

53. Les sinistres « bris de vitre », « vols partiels » et « autres dommages » totalisent plus de 90 % du nombre total de sinistres pour la garantie « accident sans collision ni versement ».

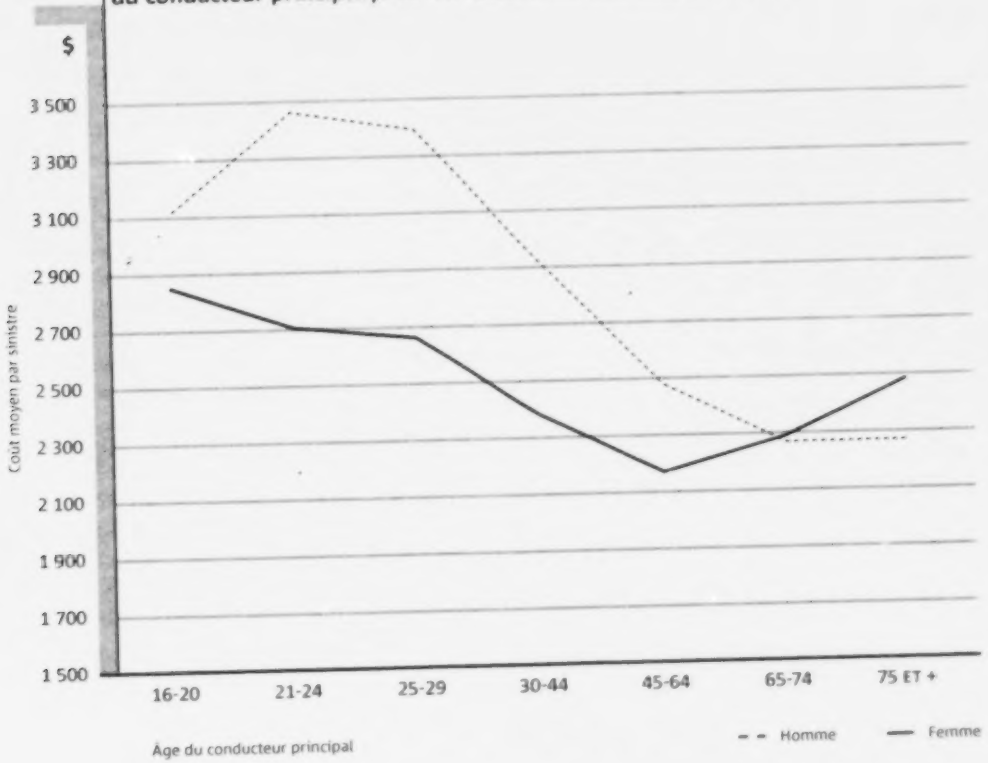
De plus, cette progression semble se stabiliser pour les femmes depuis trois ans et celle des hommes a diminué durant l'année 2006. Ainsi, même si la fréquence des réclamations est supérieure chez les femmes, leurs primes d'assurance automobile demeurent généralement plus basses que celles des hommes. Le coût moyen des réclamations, qui est plus élevé chez les conducteurs masculins, contribue grandement à cette situation.

Par contre, selon certaines sources œuvrant dans le secteur de l'assurance automobile au Québec, l'écart entre les hommes et les femmes tendrait à diminuer en ce qui a trait aux primes qui leur sont demandées. Ces mêmes sources constatent que les femmes sont beaucoup plus nombreuses sur les routes du Québec qu'il y a 30 ans et elles ont à jongler avec des emplois du temps serrés. Par conséquent, il est probable qu'elles adoptent davantage une conduite masculine. Ainsi, pour certains assureurs, il n'est pas exclu que le sexe ne soit plus un facteur aussi prédictif que par le passé. À ce moment-là, il était légitime d'accorder un rabais additionnel aux conducteurs féminins, mais maintenant pour certains assureurs, ce rabais ne semble plus avoir la même valeur.

Le graphique 11 présente la répartition du coût moyen par sinistre pour l'année 2006 par groupe d'âge pour les voitures de tourisme.

**GRAPHIQUE 11**

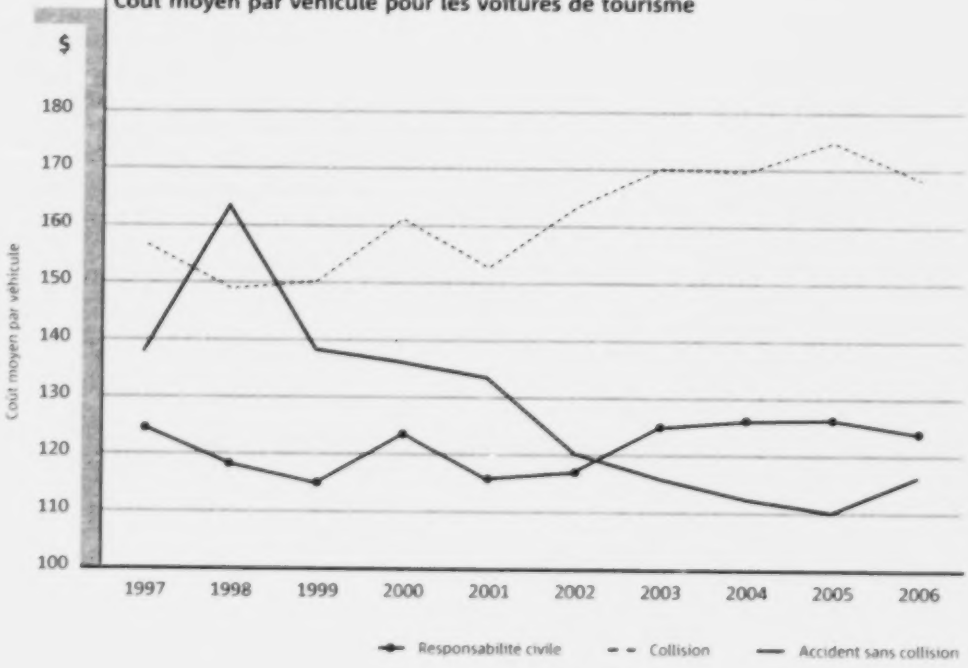
**Répartition du coût moyen par sinistre en fonction de l'âge et du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme en 2006**



Enfin, en combinant la fréquence des réclamations et le coût moyen par sinistre, on obtient l'évolution des coûts globaux pour chacune des garanties présentées au graphique 12.

**GRAPHIQUE 12**

**Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme**



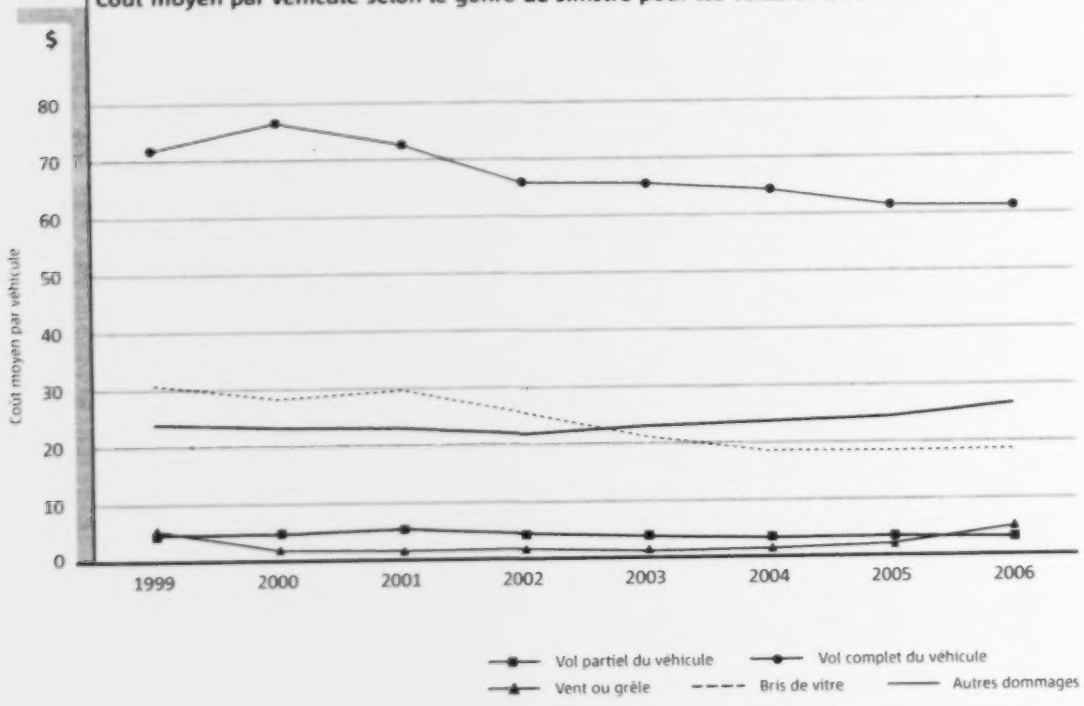

En 2006, le coût global de la garantie « responsabilité civile » est demeuré sensiblement le même qu'en 2005, avec une légère diminution de 2 $, puisque la baisse observée pour la fréquence des réclamations est pratiquement de la même ampleur que l'augmentation du coût moyen des sinistres. Aussi, étant donné que la fréquence des réclamations et le coût moyen ont tous les deux diminué pour la garantie « collision », le coût global de cette garantie a subi une diminution notable de 4 % en 2006, par rapport à 2005.

Quant à la garantie « accident sans collision ni versement », la détérioration de l'expérience de cette garantie de 5,5 % découle, comme l'illustre le graphique 13, des réclamations pour les dommages causés par le vent ou la grêle et des réclamations pour « autres dommages »[54]. L'augmentation du coût moyen par véhicule des réclamations pour les dommages causés par le vent ou la grêle est attribuable au fait que la fréquence a subi une hausse importante de même que le coût moyen par sinistre. En ce qui a trait aux « autres dommages », l'augmentation de la fréquence des réclamations est supérieure à la baisse du coût moyen par sinistre.

54. Plus précisément, le coût moyen par véhicule des dommages causés par le vent ou la grêle a augmenté de 122,3 % entre 2005 et 2006 et celui des réclamations pour « autres dommages », de 8,7 %.

**GRAPHIQUE 13**

**Coût moyen par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme**




Ainsi, le montant total des sinistres pour les voitures de tourisme a continué d'augmenter en 2006 par rapport à 2005, passant de 1,461 milliard de dollars à 1,480 milliard de dollars. Ce changement est principalement attribuable à la hausse de la fréquence des réclamations et du coût moyen par véhicule de la garantie « accident sans collision ni versement », entraînée notamment par une augmentation marquée des sinistres causés par le vent ou la grêle[55]. Quant au montant total des sinistres pour l'ensemble des véhicules, il est passé de 1,744 milliard de dollars en 2005 à 1,721 milliard de dollars en 2006, soit une baisse de 1,3 %.

Étant donné que le montant total des sinistres affiche une hausse de 1,3 % et que les primes acquises pour les voitures de tourisme sont demeurées sensiblement au même niveau qu'en 2005 (baisse de 0,2 %), l'effet des baisses de tarifs observées depuis quatre ans se fait ressentir et les résultats présentés en 2006 sont légèrement supérieurs à ceux de 2005. En effet, l'indice de perte pour cette catégorie de véhicule est passé de 60,1 % en 2005 à 61,0 % en 2006, comme l'indique le tableau 17. Par contre, le ratio sinistres/primes observé cette année est le troisième meilleur ratio présenté au cours

55. Notons que cette hausse est principalement attribuable à un événement ponctuel qui est survenu dans la région du Lac Saint-Jean au cours du mois de juillet 2006, soit une tempête de grêle causant des dommages. Ainsi, compte tenu de la nature imprévisible d'un tel événement, il est peu probable qu'il se reproduise une deuxième année de suite et cause autant de dommages pouvant affecter l'ensemble de l'industrie. Par conséquent, les primes liées à la garantie « accident sans collision ni versement » ne devraient pas augmenter pour autant au cours de l'année 2007 et des années suivantes.

des vingt dernières années, ce qui fait en sorte que les assureurs, dans leur ensemble, ont été en mesure de dégager un niveau de bénéfice fort respectable en 2006 pour cette catégorie de véhicule.

Finalement, en regroupant l'ensemble des véhicules souscrits par les assureurs, on observe que le ratio sinistres/primes est demeuré sensiblement au même niveau qu'en 2005, soit une légère hausse de 0,5 point de pourcentage, ce qui fait en sorte que les bénéfices réalisés pour l'ensemble des assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec est de même ampleur que celui affiché en 2005.

**Le caractère adéquat de la tarification en 2006**

Malgré une légère baisse des primes acquises en 2006, les revenus des opérations d'assurance automobile de l'ensemble des assureurs ont connu une hausse en 2006 par rapport à 2005. Cette évolution est principalement attribuable aux bons résultats provenant des activités de placement. De plus, la croissance importante de la demande d'assurance automobile au Québec atténue quelque peu l'effet des réductions de tarifs consenties par les assureurs et permet ainsi aux revenus de primes de se maintenir.

Les dépenses ont également augmenté au cours de 2006 et elles ont représenté un pourcentage des primes acquises légèrement plus élevé que l'an dernier pour les voitures de tourisme, puisque la progression du montant des sinistres est de plus grande importance que celle du montant des primes acquises. Cette situation s'explique, en partie, par une hausse de la fréquence des réclamations de la garantie « accident sans collision ni versement » combinée à une hausse du coût moyen des sinistres pour la garantie « responsabilité civile ». De plus, les dépenses liées aux frais d'exploitation ont également augmenté en 2006. Pour l'ensemble des véhicules, on note une situation similaire à celle observée pour les voitures de tourisme. Par contre, l'augmentation des dépenses totales est de moindre envergure. Ainsi, le niveau de bénéfice estimé pour 2006 est inférieur à celui de l'an dernier, mais reste tout de même appréciable, et ce, pour les voitures de tourisme et pour l'ensemble des véhicules.

Par ailleurs, l'analyse de l'ampleur des variations annuelles des résultats au cours des 24 dernières années révèle que les assureurs évaluent généralement bien les différents facteurs relatifs à la tarification. À cet égard, le graphique 14 présente les bénéfices et les pertes d'exploitation en assurance automobile au Québec de 1983 à 2006 indiqués dans les rapports antérieurs sur la tarification en assurance automobile.

Ainsi, ce graphique montre que les résultats peuvent fluctuer de façon significative dans un court laps de temps, que ce soit à la hausse ou à la baisse, en raison d'un grand nombre de facteurs comme ceux dont il a été question dans les sections précédentes. De plus, il permet de constater que les résultats de l'industrie de l'assurance automobile au Québec, pour l'ensemble des véhicules, semblent respecter des périodes cycliques qui s'échelonnent approximativement sur 11 ans. En effet, on observe des résultats maximum de bénéfices pour les années 1983, 1994 et 2005.

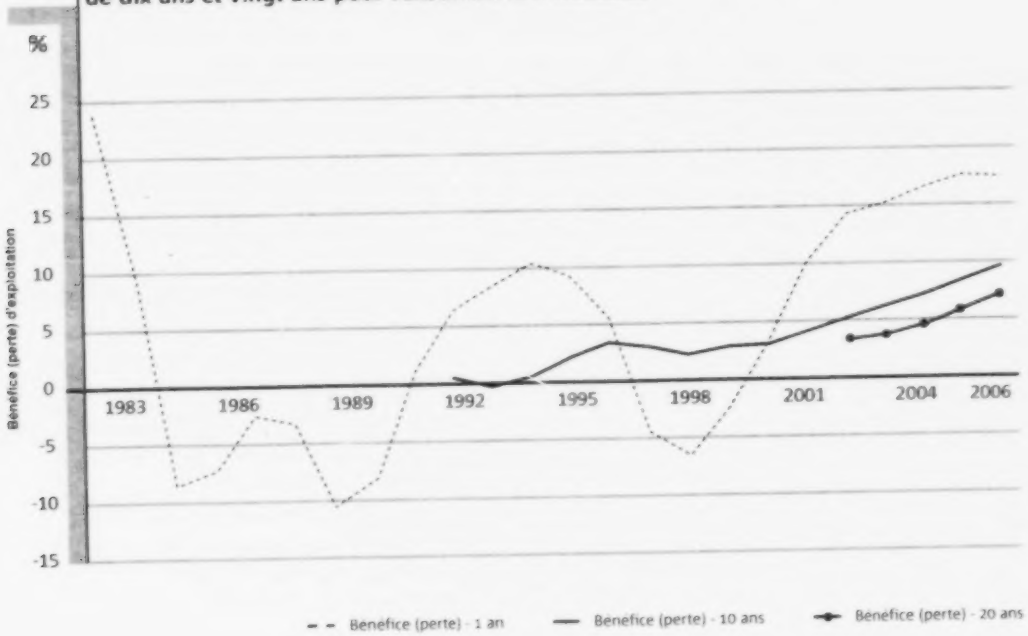
À titre d'exemple, sans égard aux conditions météorologiques favorables des derniers hivers, imprévisibles par les assureurs au moment d'établir le niveau des primes, les bénéfices d'exploitation de 2001 à 2006 n'auraient pas été aussi appréciables.

Le graphique 14 permet également d'observer l'évolution de la rentabilité moyenne des opérations d'assurance automobile sur des périodes de dix et vingt ans. On constate

notamment une progression importante de cette mesure depuis 2000. En effet, pour la période de dix ans se terminant en 2000, le bénéfice moyen était de 3 % des primes acquises.

**GRAPHIQUE 14**

**Bénéfice (perte)[56] d'exploitation par année et par période de dix ans et vingt ans pour l'ensemble des véhicules**




En 2006, le bénéfice d'exploitation généré par l'ensemble des assureurs qui offrent de l'assurance automobile au Québec pour la période de 1997 à 2006 s'établit à 9,6 % des primes acquises. Établi sur une période de dix ans, ce résultat est remarquable et peut même dépasser les objectifs de rendement espérés par certains assureurs pour l'ensemble de leurs activités[57]. Toutefois, lorsque calculé sur une période de 20 ans, le bénéfice d'exploitation est de l'ordre de 7,2 % des primes acquises. Ce rendement est légèrement supérieur à une fourchette généralement considérée comme raisonnable, compte tenu des risques associés aux activités d'assurance automobile au Québec.

56. Bénéfice (perte) d'exploitation exprimé en pourcentage des primes acquises, avant impôts et autres postes extraordinaires.

57. Le rendement sur le capital après impôts visé par les assureurs de dommages, comprenant l'ensemble de leurs opérations, se situe généralement entre 10 % et 17 %. À titre indicatif, si ces rendements sont transposés sur une base comparable aux bénéfices d'exploitation présentés ici, c'est-à-dire avant impôts et postes extraordinaires en considérant uniquement les revenus de placement liés aux opérations et en les exprimant en fonction des primes acquises, ils devraient se situer dans une fourchette de 2 % à 6 %. À noter que cette transformation doit être considérée avec prudence puisqu'elle est dépendante de la situation particulière de chaque assureur, notamment quant à son niveau de capitalisation, à la portion des revenus de placement qui sont liés aux opérations, aux montants des autres revenus et dépenses ainsi qu'à l'ampleur de ses bénéfices imposables.

Par ailleurs, l'établissement d'une tarification adéquate exige que l'on prenne en considération non seulement les éléments propres à l'estimation des coûts, mais aussi les objectifs de croissance et de positionnement dans le marché ainsi que l'environnement dans lequel les assureurs exercent leurs activités.

La variabilité et l'incertitude des marchés financiers, les fluctuations observées dans le marché de la réassurance au cours des dernières années, les résultats obtenus dans les autres catégories de risque que souscrivent les assureurs ainsi que la situation globalement déficitaire des assureurs en assurance de dommages dans les autres régions du Canada au cours des dernières années peuvent avoir influencé les décisions d'affaires des assureurs.

Cependant, les années 2005 et 2006 ont été plus positives dans les marchés financiers et ont permis, globalement, aux assureurs d'enregistrer de bons résultats provenant de leurs activités de placement. Le marché de la réassurance au Canada semble vouloir se stabiliser à la suite des hausses de tarifs qu'il a connues au cours des dernières années, et il se dirigerait vers un « marché mou » pouvant engendrer d'éventuelles réductions des tarifs variant entre 5 % et 10 % pour 2007. De plus, les réformes adoptées par les gouvernements des autres provinces au cours des trois dernières années annoncent une amélioration de la situation pour l'ensemble des assureurs de dommages pratiquant dans les autres régions du Canada.

Combinées à l'ampleur des bénéfices générés depuis six ans en assurance automobile au Québec, ces indications devraient entraîner de nouvelles réductions des primes d'assurance automobile au Québec en 2007 ou une bonification des couvertures offertes. De plus, la fréquence des sinistres automobiles demeure à des niveaux très faibles et certains observateurs de l'industrie sont d'avis qu'elle se maintiendra sensiblement au même niveau en 2007, ce qui se traduira nécessairement par des réductions supplémentaires des primes d'assurance automobile. Ceci est d'autant plus vrai, puisque les résultats des opérations d'assurance automobile de l'ensemble du marché se situent présentement à la borne supérieure des périodes cycliques observées dans le graphique 14. Ainsi, les assureurs bénéficient d'une excellente marge leur permettant de réduire le niveau des tarifs pour les prochaines années.

Ainsi, étant donné le mouvement à la baisse des tarifs qui se poursuit pour une quatrième année consécutive en 2006, la tarification en assurance automobile au Québec peut être qualifiée d'adéquate compte tenu des risques associés à ces activités, quoiqu'elle génère, sur une longue période, des bénéfices d'exploitation qui peuvent dépasser les objectifs de rendement généralement espérés par les assureurs.

Certes, cela ne signifie pas que c'est le cas pour chaque assureur, mais dans la mesure où le marché de l'assurance automobile est relativement stable au Québec, les résultats de l'analyse de la tarification des assureurs ont tendance à fluctuer de la même façon, quoique à des niveaux de rentabilité différents. Ainsi, lorsque les résultats sont bons au niveau global par exemple, la majorité des assureurs réalisent des bénéfices[58], mais à des degrés divers.

58. Il est à noter que le rendement sur le capital pour l'ensemble des activités d'un assureur au Canada ne varie pas de façon proportionnelle aux bénéfices d'exploitation générés en assurance automobile au Québec.

Par conséquent, bien qu'on ne puisse affirmer que le bénéfice d'exploitation de tous les assureurs ait été de 17,4 % en 2006, cette année a été rentable pour la majorité d'entre eux en assurance automobile au Québec.

Enfin, rappelons que les bénéfices d'exploitation prévus pour 2006 sont d'une ampleur remarquable. En effet, le niveau des bénéfices estimés pour l'année 2006 est le deuxième plus élevé, après celui de 2005, à être présenté depuis 1983. L'excellente performance des résultats techniques affichés par l'ensemble des assureurs au cours des trois dernières années, combinée à de bons résultats provenant des activités de placement, permettent ainsi aux assureurs de présenter des bénéfices d'exploitation fort appréciables. Ce constat est principalement attribuable aux résultats techniques peu élevés, affichés de manière soutenue par l'ensemble des assureurs en assurance automobile des particuliers au cours des dernières années. Par conséquent, les rendements de l'industrie de l'assurance automobile au Québec devraient continuer, en 2007, de se maintenir à des niveaux historiques.

Une telle conjoncture offre des possibilités intéressantes pour les assureurs qui, selon leurs stratégies commerciales, souhaiteraient accroître leur part de marché en assurance automobile au Québec. De plus, étant donné la croissance de la demande d'assurance automobile, la concurrence devrait s'intensifier à l'égard des tarifs au cours des prochaines années, ce qui est à l'avantage des consommateurs, et particulièrement pour ceux qui « magasineront » leur prime d'assurance automobile. Ainsi, la bonne santé de l'industrie de l'assurance automobile au Québec est profitable pour les consommateurs, puisqu'elle fait augmenter la concurrence entre les assureurs en matière de tarification.

Les consommateurs ont donc tout intérêt à faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés et les services offerts par les différents assureurs. En outre, l'augmentation du nombre de consommateurs qui demandent davantage d'information et qui « magasinent » contribue à stimuler la concurrence dans le secteur.

# Conclusion

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 2006 montre qu'ils ont globalement affiché des bénéfices d'exploitation légèrement inférieurs à ceux de 2005, parce que la progression des primes acquises a été de moindre importance que celle du montant des sinistres. Par contre, les résultats présentés constituent la poursuite d'une tendance favorable observée depuis les six dernières années qui dépasse les rendements historiques généralement espérés par les assureurs.

Selon cette analyse, l'industrie de l'assurance automobile au Québec est en bonne santé et cette situation ne peut qu'être favorable pour les consommateurs. À cet égard, le mouvement à la baisse des tarifs constaté en 2006, pour une quatrième année consécutive, est un indicateur que le marché est efficace et que les consommateurs peuvent en profiter.

Aussi, l'offre d'assurance automobile au Québec est demeurée abondante en 2006 (101 assureurs en proposaient), même si le marché reste dominé par un nombre restreint d'assureurs ou de groupes d'assureurs. Malgré cette apparence de concentration, l'analyse du marché de l'assurance automobile montre que celui-ci demeure concurrentiel et que la concurrence varie d'un segment à l'autre du marché.

Encore cette année, la demande d'assurance a progressé, notamment en raison du rajeunissement du parc automobile conjugué à la croissance du nombre de véhicules assurés et du nombre de titulaires de permis de conduire. Cette augmentation de la demande en assurance automobile au Québec vient atténuer quelque peu l'effet des réductions de tarifs consenties par les assureurs et permet ainsi aux revenus de primes de se maintenir.

Par ailleurs, l'analyse des modifications apportées aux manuels de tarification au cours de 2006 permet d'observer que, depuis trois ans, un certain plafond semble avoir été atteint en ce qui a trait au raffinement des critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs, principalement pour les voitures de tourisme. Néanmoins, lorsque les assureurs changent leur manuel de tarification, ils le font de manière plus raffinée et plus spécifique, en fonction de la clientèle ciblée.

Enfin, les bénéfices d'exploitation importants générés au cours des six dernières années, combinés à la croissance de la demande, devraient intensifier la concurrence à l'égard des tarifs au cours des prochaines années, et ce, pour l'ensemble des catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec.

Les consommateurs ont donc tout intérêt à faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés et les services offerts par les différents assureurs. En outre, l'augmentation du nombre de consommateurs qui demandent davantage d'information et qui « magasinent » contribue à stimuler la concurrence dans le secteur.

# LISTE DES TABLEAUX


| | PAGE |
|---|---|
| **TABLEAU 1** Nombre d'assureurs automobile au Québec | 3 |
| **TABLEAU 2** Ventilation du nombre et de la part de marché des assureurs automobile au Québec selon leur charte | 5 |
| **TABLEAU 3** Part de marché des assureurs selon leur mode de distribution pour le marché de l'assurance des particuliers, le marché de l'assurance des entreprises et pour l'ensemble du marché en assurance automobile au Québec | 7 |
| **TABLEAU 4** Part du marché québécois des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs automobile | 7 |
| **TABLEAU 5** Nombre d'assureurs ayant souscrit dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec | 9 |
| **TABLEAU 6** Comparaison des primes d'assurance automobile offertes par différents assureurs au Québec pour différents profils d'assuré | 12 |
| **TABLEAU 7** Impact sur la part de marché des assureurs selon les changements apportés à leurs tarifs en 2005 et 2006 pour les voitures de tourisme | 14 |
| **TABLEAU 8** Âge moyen des véhicules en circulation et nombre de véhicules souscrits en assurance automobile au Québec | 15 |
| **TABLEAU 9** Nombre de véhicules souscrits dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec | 16 |
| **TABLEAU 10** Pourcentage de la population du Québec en âge de conduire un véhicule et nombre de titulaires de permis de conduire pour l'ensemble du Québec | 17 |
| **TABLEAU 11** Recensement des sections des manuels de tarification les plus consultées au cours de l'année 2006 pour les voitures de tourisme | 20 |
| **TABLEAU 12** Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme en 2006 | 22 |
| **TABLEAU 13** Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les motocyclettes, les motoneiges et les véhicules tout-terrain en 2006 | 24 |

**TABLEAU 14**
Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les véhicules utilitaires en 2006 25

**TABLEAU 15**
Nombre d'assureurs et variation moyenne des tarifs selon les modifications apportées aux tarifs en assurance automobile au Québec pour les voitures de tourisme 27

**TABLEAU 16**
Évolution de la prime moyenne souscrite dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec 28

**TABLEAU 17**
Résultats des opérations en assurance automobile au Québec 33

# LISTE DES GRAPHIQUES


PAGE

**GRAPHIQUE 1**
Répartition par charte des assureurs n'ayant pas souscrit de l'assurance automobile au Québec même s'ils possédaient un permis pour le faire 4

**GRAPHIQUE 2**
Évolution des dépôts auprès de l'Autorité des modifications aux manuels de tarification 11

**GRAPHIQUE 3**
Répartition par charte du nombre de consultations des manuels de tarification 21

**GRAPHIQUE 4**
Fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme 36

**GRAPHIQUE 5**
Fréquence selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme 38

**GRAPHIQUE 6**
Évolution de la fréquence des réclamations en fonction du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme 40

**GRAPHIQUE 7**
Fréquence des réclamations en fonction de l'âge et du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme en 2006 41

**GRAPHIQUE 8**
Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme 42

**GRAPHIQUE 9**
Coût moyen selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme 43

**GRAPHIQUE 10**
Évolution du coût moyen par sinistre en fonction du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme 44

**GRAPHIQUE 11**
Répartition du coût moyen par sinistre en fonction de l'âge et du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme en 2006 45

**GRAPHIQUE 12**
Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme 46

**GRAPHIQUE 13**
Coût moyen par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme 47

**GRAPHIQUE 14**
Bénéfice (perte) d'exploitation par année et par période de dix et vingt ans pour l'ensemble des véhicules 49

# Annexes


A Liste des assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec au 31 décembre 2006 59

B Glossaire 63

C Données utilisées pour les graphiques 4 à 14 67

## Annexe A

# LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS À SOUSCRIRE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 2006

| ASSUREUR[59] | SIÈGE | | |
|---|---|---|---|
| **Charte du Québec** | | | |
| ABITIBIENNE | Amos | Québec | Canada |
| ALPHA | Drummondville | Québec | Canada |
| APPALACHES – ST-FRANÇOIS | Saint-Pierre-Baptiste | Québec | Canada |
| AXA | Montréal | Québec | Canada |
| AXA - AGRICOLES[60] | Montréal | Québec | Canada |
| BAGOT | Saint-Liboire | Québec | Canada |
| BEAUCE | Beauceville Est | Québec | Canada |
| BELAIR INC. | Anjou | Québec | Canada |
| BELLECHASSE | Saint-Gervais | Québec | Canada |
| BOIS-FRANCS | Warwick | Québec | Canada |
| CAPITALE - GÉNÉRALES | Québec | Québec | Canada |
| CHARLEVOIX-MONTMORENCY | Baie-Saint-Paul | Québec | Canada |
| COATICOOK-SHERBROOKE | Coaticook | Québec | Canada |
| DESJARDINS - GÉN. | Lévis | Québec | Canada |
| DEUX-MONTAGNES | Saint-Benoit Mirabel | Québec | Canada |
| DORCHESTER | Sainte-Claire | Québec | Canada |
| DRUMMOND | Drummondville | Québec | Canada |
| EST | Rimouski | Québec | Canada |
| FABRIQUES DE MONTRÉAL[60] | Montréal | Québec | Canada |
| FABRIQUES DE QUÉBEC[60] | Québec | Québec | Canada |
| GASPÉSIE – LES ILES | Causapscal | Québec | Canada |
| GROUPE ESTRIE-RICHELIEU | Granby | Québec | Canada |
| HAUT ST-LAURENT | Mercier | Québec | Canada |
| INDUSTRIELLE ALLIANCE GÉN | Québec | Québec | Canada |
| INNOVASSUR | Montréal | Québec | Canada |
| ISLET | Saint-Jean-Port-Joli | Québec | Canada |
| KAMOURASKA | St-Pascal de Kamouraska | Québec | Canada |
| LAC AU FJORD | Lac-Saint-Jean Est | Québec | Canada |
| LAC ST-PIERRE-LES FORGES | Baie-du-Febvre | Québec | Canada |
| LANAUDIÈRE | Saint-Alexis | Québec | Canada |

59. Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers (www.lautorite.qc.ca).

60. Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2006, même s'il détenait un permis pour le faire.

| ASSUREUR[59] | SIÈGE | | |
|---|---|---|---|
| LÉVISIENNE-ORLÉANS | Saint-Romuald-d'Etchemin | Québec | Canada |
| LOTBINIÈRE | Laurier-Station | Québec | Canada |
| MONTMAGNY | Montmagny | Québec | Canada |
| MONTS ET RIVES | Lac-Mégantic | Québec | Canada |
| MUTUELLE - MUNICIPALITÉS | Sainte-Foy | Québec | Canada |
| OPTIMUM - GÉNÉRALE | Montréal | Québec | Canada |
| OPTIMUM AGRICOLE | Trois-Rivières | Québec | Canada |
| OUTAOUAIS | Saint-André-Avellin | Québec | Canada |
| PERSONNELLE - GÉNÉRALES | Lévis | Québec | Canada |
| PORTNEUF-CHAMPLAIN | Saint-Basile | Québec | Canada |
| PRAIRIES | La Prairie | Québec | Canada |
| PROMUTUEL RÉASSURANCE | Québec | Québec | Canada |
| RIVIÈRE-DU-LOUP | Rivière-du-Loup | Québec | Canada |
| ROUYN-NORANDA-TÉMISCAM. | Ville-Marie | Québec | Canada |
| SOULANGES | Les Côteaux | Québec | Canada |
| SSQ - GÉNÉRALES | Sainte-Foy | Québec | Canada |
| TÉMISCOUATA | Dégelis | Québec | Canada |
| UNION CANADIENNE | Sillery | Québec | Canada |
| UNIQUE - GÉN. | Québec | Québec | Canada |
| VALLÉE | Shawville | Québec | Canada |
| VALMONT | Waterloo | Québec | Canada |
| VAUDREUIL | Rigaud | Québec | Canada |
| VERCHÈRES | Saint-Marc-sur-Richelieu | Québec | Canada |
| **Total : 53** | | | |
| ***Charte d'une autre province*** | | | |
| COMMERCE ET INDUSTRIE | Toronto | Ontario | Canada |
| GCAN - GÉN.[60] | Toronto | Ontario | Canada |
| KINGSWAY | Mississauga | Ontario | Canada |
| **Total : 3** | | | |

| ASSUREUR[59] | SIÈGE | | |
|---|---|---|---|
| **Charte du Canada** | | | |
| ACE INA | Toronto | Ontario | Canada |
| ALLSTATE DU CANADA | Markham | Ontario | Canada |
| ANCIENNE RÉPUBLIQUE - CAN | Hamilton | Ontario | Canada |
| AVIVA | Scarborough | Ontario | Canada |
| AXA (CANADA)[60] | North York | Ontario | Canada |
| AXA PACIFIQUE | Vancouver | Colombie-Britannique | Canada |
| CHUBB DU CANADA | Toronto | Ontario | Canada |
| CO-OPERATORS - GÉNÉRALE[60] | Guelph | Ontario | Canada |
| COSECO | Mississauga | Ontario | Canada |
| CUMIS – GÉN. | Burlington | Ontario | Canada |
| DOMINION DU CANADA | Toronto | Ontario | Canada |
| ÉCHELON | Mississauga | Ontario | Canada |
| ECONOMICAL | Waterloo | Ontario | Canada |
| ELITE | Scarborough | Ontario | Canada |
| ÉQUITABLE - GÉN.[60] | Sillery | Québec | Canada |
| FEDERATED DU CANADA - GÉN | Winnipeg | Manitoba | Canada |
| FÉDÉRATION | Montréal | Québec | Canada |
| GARANTIE | Toronto | Ontario | Canada |
| HABITATION ET AUTO TD | Toronto | Ontario | Canada |
| ING DU CANADA | Toronto | Ontario | Canada |
| ING NOVEX | Toronto | Ontario | Canada |
| JEVCO | Montréal | Québec | Canada |
| LOMBARD (CIE CANADIENNE) | Toronto | Ontario | Canada |
| LOMBARD (CIE D'ASS.) | Toronto | Ontario | Canada |
| MARKEL | Toronto | Ontario | Canada |
| MISSISQUOI | Frelighsburg | Québec | Canada |
| NORDIQUE[60] | Toronto | Ontario | Canada |
| OMEGA[60] | Toronto | Ontario | Canada |
| PAFCO | Markham | Ontario | Canada |
| PEMBRIDGE | Markham | Ontario | Canada |
| PRIMMUM | Toronto | Ontario | Canada |
| QUÉBEC (CIE D'ASS.) | Montréal | Québec | Canada |
| RBC - GÉNÉRALE | Mississauga | Ontario | Canada |
| ROYAL & SUN ALLIANCE | Toronto | Ontario | Canada |
| SCOTTISH & YORK | Scarborough | Ontario | Canada |
| SÉCURITÉ NATIONALE | Montréal | Québec | Canada |
| SOUVERAINE - GÉN. | Calgary | Alberta | Canada |
| ST. PAUL GARANTIE[60] | Toronto | Ontario | Canada |
| TEMPLE[60] | Toronto | Ontario | Canada |
| TRADERS GÉNÉRALE | Scarborough | Ontario | Canada |
| TRAFALGAR DU CANADA[60] | Toronto | Ontario | Canada |
| WATERLOO[60] | Waterloo | Ontario | Canada |
| WAWANESA | Winnipeg | Manitoba | Canada |
| **Total : 43** | | | |

| ASSUREUR[59] | SIÈGE | | |
|---|---|---|---|
| **Charte d'un État ou pays étranger** | | | |
| ALLIANZ RISQUES MONDIAUX | Burbank | Californie | É.-U. |
| AMÉRICAINE - RÉASS.[60] | Princeton | New Jersey | É.-U. |
| AMERICAN HOME | New York | New York | É.-U. |
| AMERICAN ROAD | Dearborn | Michigan | É.-U. |
| ARCH[60] | New York | New York | É.-U. |
| AXA CORPORATE-ASSURANCE[60] | Paris | | France |
| CENTENNIAL[60] | New York | New York | É.-U. |
| CONTINENTAL CASUALTY | Chicago | Illinois | É.-U. |
| DAIMLERCHRYSLER | Farmigton Hills | Michigan | É.-U. |
| ELECTRIC[60] | Beverly | Massachusetts | É.-U. |
| EMPLOYEURS DE WAUSAU[60] | Wausau | Wisconsin | É.-U. |
| FÉDÉRALE[60] | Warren | New Jersey | É.-U. |
| HARTFORD INCENDIE | Hartford | Connecticut | É.-U. |
| LIBERTÉ MUTUELLE | Boston | Massachusetts | É.-U. |
| LIBERTÉ MUTUELLE - GÉN.[60] | Wausau | Wisconsin | É.-U. |
| LLOYD'S | London | | Angleterre |
| LUMBERMENS MUTUAL[60] | Long Grove | Illinois | É.-U. |
| MITSUI SUMITOMO | Tokyo | | Japon |
| MOTORS | Southfield | Michigan | É.-U. |
| NIPPONKOA[60] | Tokyo | | Japon |
| PROTECTRICE | Indianapolis | Indiana | É.-U. |
| SAINT PAUL | Saint-Paul | Minnesota | É.-U. |
| SENTRY | Wisconsin | Wisconsin | É.-U. |
| SOMPO[60] | Tokyo | | Japon |
| TIG[60] | Irving | Texas | É.-U. |
| TOKIO | Tokyo | | Japon |
| XL - ASSURANCE[60] | London | | Angleterre |
| XL AMÉRIQUE[60] | Stamford | Connecticut | É.-U. |
| ZURICH | Zurich | | Suisse |
| **Total : 29** | | | |
| **Grand total : 128** | | | |

## Annexe B

# GLOSSAIRE

**Accident sans collision ni versement (chapitre B, division 3)**

Cette garantie de la police automobile couvre tous les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré qui ne résultent pas d'une collision ou d'un versement, sauf ceux qui sont spécifiquement exclus dans la police. Les dommages couverts selon cette garantie sont, entre autres, l'incendie, le vol, le vandalisme et le bris de vitre. Il faut noter que le fait que ces événements soient survenus n'engage pas la responsabilité de l'assuré.

**Année civile**

Les sinistres compilés sont ceux survenus au cours de l'année, plus le développement dans la même année des sinistres survenus dans les années antérieures, le tout indépendamment de la date d'émission des polices.

**Année de survenance**

Les sinistres compilés sont ceux qui sont survenus dans le courant de l'année, indépendamment de la date d'émission des polices et de la date de paiement de l'indemnité.

**Années-véhicules acquis**[61]

Véhicules effectivement assurés au cours d'une année, dont le nombre est calculé au prorata du temps écoulé à une date donnée selon la durée des polices. Par exemple, un contrat couvrant un véhicule pour une période d'un an et souscrit le 1er juillet est comptabilisé comme étant un demi-véhicule pour l'année courante et un demi-véhicule pour l'année suivante.

**Autres risques (AR)**[62]

Véhicule motorisé n'appartenant à aucune des catégories de risques précédentes, incluant notamment tout véhicule qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule, tout véhicule de compétition ou de démonstration.

**Collision (chapitre B, division 2)**

Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision et pour laquelle une responsabilité est imputée à l'assuré. Le délit de fuite est également couvert par cette garantie, puisqu'il implique une collision. Les accidents qui sont indemnisés selon cette garantie sont des accidents dits « responsables ».

61. Ces données sont établies par année civile.

62. Ces définitions proviennent du document *Plan statistique automobile – Instructions aux assureurs, Volet principal et Volet expérience des véhicules*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

**Collision**

Par « collision », on entend une collision entre deux véhicules et, notamment la collision avec le sol et celle se produisant entre deux véhicules attelés l'un à l'autre.

**Coût moyen par sinistre**[61]

Le montant des sinistres, divisé par le nombre de sinistres.

**Coût moyen par véhicule**[61]

Le montant des sinistres, divisé par le nombre d'années-véhicules acquis.

**Fréquence des réclamations**[61]

Le nombre de sinistres, divisé par le nombre d'années-véhicules acquis.

**Motocyclette (MC)**[62]

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'au moins deux roues, et qui est utilisé pour des fins personnelles, principalement sur un chemin public, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression motocyclette englobe les motocyclettes de faible cylindré, souvent désignées comme cyclomoteurs.

**Motoneige (MN)**[62]

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'un ou plusieurs skis ou patins de direction, qui est mû par une courroie sans fin en contact avec le sol, qui est conçu pour circuler hors d'un chemin public, principalement sur la neige ou la glace, et qui est utilisé pour des fins récréatives, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule.

**Primes acquises**

Primes calculées en fonction des primes souscrites au prorata du temps écoulé à une date donnée, selon la durée des polices. Par exemple, la prime d'un contrat d'un an souscrite le 1er juillet est acquise à 50 % au 31 décembre. Donc, seulement 50 % de la prime initiale est comptabilisée comme prime acquise, pour l'année qui vient de se terminer.

**Primes souscrites**

Primes payées par les assurés pour les polices émises au cours d'une année.

**Responsabilité civile (chapitre A)**

Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés à autrui qui découlent de la responsabilité de l'assuré. Depuis 1978, les dommages matériels au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision, qui n'engage d'aucune manière la responsabilité de l'assuré et qui sont couverts par la Convention d'indemnisation directe, sont également indemnisés en vertu de cette garantie. Ces accidents, qui constituent la presque totalité des dommages indemnisés par cette garantie, sont donc des accidents dits « non responsables » et sont indemnisés en vertu de la Convention d'indemnisation directe. Enfin, cette garantie couvre la responsabilité civile dans les cas de dommages corporels causés à l'extérieur du Québec.

**Risques spécifiés (chapitre B, division 4)**

Cette garantie de la police automobile s'apparente à celle du chapitre B, division 3, mais elle couvre uniquement les risques spécifiés dans la police. Par exemple, les dommages causés par des actes malveillants ne sont pas couverts par cette garantie, alors qu'ils le sont selon le chapitre B, division 3.

**Tous risques (chapitre B, division 1)**

Cette garantie couvre tous les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré, sauf ceux qui sont spécifiquement exclus dans la police. En fait, elle couvre principalement les dommages des divisions 2 et 3 du chapitre B.

**Véhicule public (VP)**[62]

Véhicule motorisé, principalement utilisé à des fins de services publics, mais en excluant tout véhicule qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression véhicule public englobe les véhicules utilisés pour une école de conduite et les véhicules utilisés pour la location à court terme (30 jours ou moins).

**Véhicule tout-terrain (TT)**[62]

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'au moins deux roues, qui est conçu pour circuler hors d'un chemin public, et qui est utilisé pour des fins récréatives, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression véhicule tout-terrain englobe les véhicules similaires à une motocyclette mais conçus pour circuler hors d'un chemin public, qui sont souvent désignés comme « motocross ».

**Véhicule utilitaire (VU)**[62]

Véhicule motorisé, principalement utilisé à des fins professionnelles, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour une école de conduite, qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression véhicule utilitaire englobe les voitures de tourisme, les motocyclettes, les véhicules tout-terrain et les motoneiges utilisés uniquement à des fins professionnelles, excluant ceux qui font partie d'une flotte non tarifée par véhicule.

**Versement**

Par « versement », on entend le renversement partiel ou complet d'un véhicule.

**Voiture de tourisme (VT)**[62]

Véhicule motorisé de promenade, principalement utilisé à des fins uniquement personnelles, ou à des fins combinées personnelles et professionnelles, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour une école de conduite, qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression voiture de tourisme englobe les caravanes motorisées qui sont souvent désignées comme « motorhome ».

## Annexe C

# DONNÉES UTILISÉES POUR LES GRAPHIQUES 4 À 14

### GRAPHIQUE 4

**Fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme (en pourcentage)**

| Année | RESPONSABILITÉ CIVILE | COLLISION[63] | ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT[64] |
|---|---|---|---|
| 1997 | 6,65 | 5,70 | 11,21 |
| 1998 | 6,28 | 5,61 | 12,43 |
| 1999 | 6,13 | 5,75 | 10,59 |
| 2000 | 6,26 | 5,78 | 9,72 |
| 2001 | 5,49 | 5,19 | 9,28 |
| 2002 | 5,23 | 4,99 | 8,03 |
| 2003 | 5,18 | 4,84 | 6,92 |
| 2004 | 5,05 | 4,73 | 6,37 |
| 2005 | 5,02 | 4,72 | 6,09 |
| 2006 | 4,70 | 4,55 | 6,50 |

### GRAPHIQUE 5

**Fréquence[65] selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme (en pourcentage)**

| Année | VOL D'UNE PARTIE DU VÉHICULE | VOL DU VÉHICULE EN ENTIER | VENT OU GRÊLE | BRIS DE VITRE | AUTRES DOMMAGES |
|---|---|---|---|---|---|
| 1999 | 0,45 | 0,71 | 0,27 | 7,32 | 1,84 |
| 2000 | 0,43 | 0,70 | 0,11 | 6,81 | 1,67 |
| 2001 | 0,39 | 0,66 | 0,11 | 6,73 | 1,39 |
| 2002 | 0,32 | 0,56 | 0,11 | 5,86 | 1,18 |
| 2003 | 0,28 | 0,54 | 0,07 | 4,95 | 1,08 |
| 2004 | 0,24 | 0,48 | 0,08 | 4,53 | 1,04 |
| 2005 | 0,23 | 0,44 | 0,09 | 4,35 | 1,00 |
| 2006 | 0,22 | 0,43 | 0,18 | 4,52 | 1,09 |

63. Pour les années 1997 et 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Collision » (chapitre B, division 2). Pour les années 1999 à 2006, les résultats incluent également les sinistres découlant d'une collision et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

64. Pour les années 1997 et 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3) et de ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4). Pour les années 1999 à 2006, les résultats incluent également les sinistres découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

65. Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

**GRAPHIQUE 6**

Évolution de la fréquence des réclamations en fonction du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme
(en pourcentage)

| Année | HOMME | FEMME |
|---|---|---|
| 2001 | 16,89 | 17,62 |
| 2002 | 15,25 | 16,24 |
| 2003 | 14,06 | 15,27 |
| 2004 | 13,19 | 14,59 |
| 2005 | 12,87 | 14,47 |
| 2006 | 12,70 | 14,43 |

**GRAPHIQUE 7**

Fréquence des réclamations en fonction de l'âge et du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme en 2006
(en pourcentage)

| Groupe d'âge | HOMME | FEMME |
|---|---|---|
| 16-20 ANS | 14,65 | 16,25 |
| 21-24 ANS | 14,63 | 17,17 |
| 25-29 ANS | 14,28 | 16,26 |
| 30-44 ANS | 12,98 | 15,07 |
| 45-64 ANS | 12,27 | 13,69 |
| 65-74 ANS | 11,53 | 11,89 |
| 75 ANS ET + | 11,23 | 11,09 |

## GRAPHIQUE 8

**Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme (en dollars)**

| Année | RESPONSABILITÉ CIVILE | COLLISION[66] | ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT[67] |
|---|---|---|---|
| 1997 | 1 875 | 2 751 | 1 226 |
| 1998 | 1 879 | 2 651 | 1 309 |
| 1999 | 1 870 | 2 607 | 1 307 |
| 2000 | 1 972 | 2 786 | 1 399 |
| 2001 | 2 105 | 2 943 | 1 435 |
| 2002 | 2 233 | 3 265 | 1 496 |
| 2003 | 2 408 | 3 512 | 1 675 |
| 2004 | 2 494 | 3 583 | 1 763 |
| 2005 | 2 513 | 3 701 | 1 808 |
| 2006 | 2 635 | 3 694 | 1 787 |

## GRAPHIQUE 9

**Coût moyen[68] selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme (en dollars)**

| Année | VOL D'UNE PARTIE DU VÉHICULE | VOL DU VÉHICULE EN ENTIER | VENT OU GRÊLE | BRIS DE VITRE | AUTRES DOMMAGES |
|---|---|---|---|---|---|
| 1999 | 1 074 | 10 097 | 2 036 | 423 | 1 309 |
| 2000 | 1 158 | 10 990 | 1 868 | 420 | 1 413 |
| 2001 | 1 435 | 11 031 | 1 673 | 444 | 1 662 |
| 2002 | 1 420 | 11 871 | 1 753 | 436 | 1 860 |
| 2003 | 1 416 | 12 287 | 2 066 | 434 | 2 131 |
| 2004 | 1 451 | 13 412 | 2 188 | 414 | 2 304 |
| 2005 | 1 530 | 13 959 | 2 439 | 427 | 2 464 |
| 2006 | 1 501 | 14 200 | 2 774 | 413 | 2 449 |

66. Pour les années 1997 et 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Collision » (chapitre B, division 2). Pour les années 1999 à 2006, les résultats incluent également les sinistres découlant d'une collision et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

67. Pour les années 1997 et 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3) et de ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4). Pour les années 1999 à 2006, les résultats incluent également les sinistres découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

68. Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

**GRAPHIQUE 10**

**Évolution du coût moyen par sinistre en fonction du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme**
**(en dollars)**

| Année | HOMME | FEMME |
|---|---|---|
| 2001 | 2 064 | 1 875 |
| 2002 | 2 235 | 2 035 |
| 2003 | 2 470 | 2 281 |
| 2004 | 2 606 | 2 324 |
| 2005 | 2 745 | 2 345 |
| 2006 | 2 736 | 2 357 |

**GRAPHIQUE 11**

**Répartition du coût moyen par sinistre en fonction de l'âge et du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme en 2006**
**(en dollars)**

| Groupe d'âge | HOMME | FEMME |
|---|---|---|
| 16-20 ANS | 3 102 | 2 248 |
| 21-24 ANS | 3 449 | 2 700 |
| 25-29 ANS | 3 385 | 2 655 |
| 30-44 ANS | 2 916 | 2 377 |
| 45-64 ANS | 2 478 | 2 169 |
| 65-74 ANS | 2 268 | 2 288 |
| 75 ANS ET + | 2 267 | 2 481 |

## GRAPHIQUE 12

**Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme (en dollars)**

| Année | RESPONSABILITÉ CIVILE | COLLISION[69] | ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT[70] |
|---|---|---|---|
| 1997 | 125 | 157 | 137 |
| 1998 | 118 | 149 | 163 |
| 1999 | 115 | 150 | 138 |
| 2000 | 124 | 161 | 136 |
| 2001 | 115 | 153 | 133 |
| 2002 | 117 | 163 | 120 |
| 2003 | 125 | 170 | 116 |
| 2004 | 126 | 169 | 112 |
| 2005 | 126 | 175 | 110 |
| 2006 | 124 | 168 | 116 |

## GRAPHIQUE 13

**Coût moyen[71] par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme (en dollars)**

| Année | VOL D'UNE PARTIE DU VÉHICULE | VOL DU VÉHICULE EN ENTIER | VENT OU GRÊLE | BRIS DE VITRE | AUTRES DOMMAGES |
|---|---|---|---|---|---|
| 1999 | 4,86 | 72,10 | 5,47 | 30,94 | 24,13 |
| 2000 | 4,98 | 76,88 | 2,00 | 28,60 | 23,58 |
| 2001 | 5,58 | 72,79 | 1,77 | 29,92 | 23,13 |
| 2002 | 4,60 | 66,07 | 1,89 | 25,56 | 22,00 |
| 2003 | 4,01 | 65,82 | 1,46 | 21,49 | 23,08 |
| 2004 | 3,49 | 64,44 | 1,71 | 18,75 | 23,87 |
| 2005 | 3,50 | 61,65 | 2,29 | 18,55 | 24,61 |
| 2006 | 3,29 | 61,43 | 5,09 | 18,69 | 26,74 |

69. Pour les années 1997 et 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Collision » (chapitre B, division 2). Pour les années 1999 à 2006, les résultats incluent également les sinistres découlant d'une collision et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

70. Pour les années 1997 et 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3) et de ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4). Pour les années 1999 à 2006, les résultats incluent également les sinistres découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

71. Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

## GRAPHIQUE 14

**Bénéfice (perte) d'exploitation par année et par période de dix ans pour l'ensemble des véhicules[72] (en pourcentage des primes acquises)**

| Année | BÉNÉFICE (PERTE) DE L'ANNÉE | BÉNÉFICE (PERTE) POUR LA PÉRIODE DE DIX ANS SE TERMINANT L'ANNÉE COURANTE |
|---|---|---|
| 1983 | 23,9 | |
| 1984 | 9,4 | |
| 1985 | (8,5) | |
| 1986 | (7,4) | |
| 1987 | (2,5) | |
| 1988 | (3,3) | |
| 1989 | (10,5) | |
| 1990 | (8,3) | |
| 1991 | 1,1 | |
| 1992 | 6,4 | 0,4 |
| 1993 | 8,5 | (0,3) |
| 1994 | 10,4 | 0,5 |
| 1995 | 9,3 | 2,2 |
| 1996 | 5,3 | 3,3 |

72. Les résultats des années 1997 à 2006 sont présentés au tableau 17.

**Québec**
Place de la Cité, tour Cominar
2640, boulevard Laurier, bureau 400
Québec (Québec) G1V 5C1
(418) 525-0337

**Montréal**
800, square Victoria, 22e étage
C.P. 246, tour de la Bourse
Montréal (Québec) H4Z 1G3
(514) 395-0337

Numéro sans frais : 1 877 525-0337
www.lautorite.qc.ca

AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS